Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

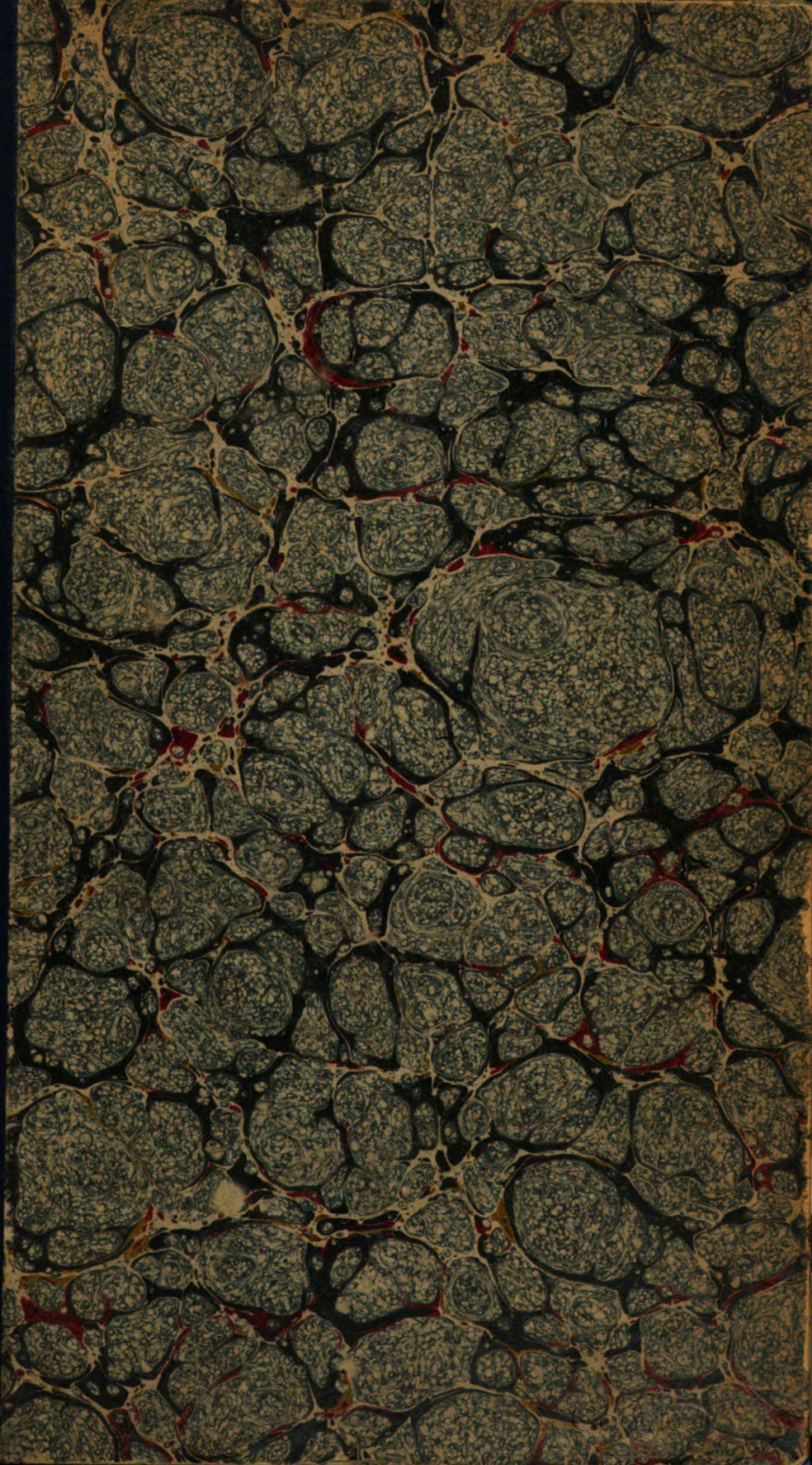
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.



Digitized by Google

ANNEX
LIBRARY
B
019478
V
3
M33
V.17
pt 2

Cornell University Library

BOUGHT WITH THE INCOME
FROM THE
SAGE ENDOWMENT FUND
THE GIFT OF
Henry W. Sage
1891

A.211424 12/3/1907.

7673-2

Digitized by Google

12/3/07

ws when this vol

LIBRARY ANNEX

DATE DUE

MAR - 2 2008

GAYLORD PRINTED IN U.S.A.

CORNELL UNIVERSITY LIBRARY

3 1924 066 192 125

Digitized by Google

8317 N17

Digitized by Google

Marine-Rundschau

Siebzehnter Jahrgang, II. Teil

Juli bis Dezember 1906 (Hefte 7 bis 12)

Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen

Berlin 1906
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68–71

Digitized by Google

A.211424

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze
vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis

des

Jahrganges 1906, II. Teil (Hefte 7 bis 12)

der

„Marine-Rundschau".

Größere Aufsätze.

	Seite
Der Panzerkreuzer als Flottentyp	779—803
Die englische Seemachtpolitik und die Versorgung Großbritanniens in Kriegszeiten	804—815, 911—927
Wirtschaftliche und politische Eindrücke aus Mittelamerika. Von Johannes Wilda	816—826
Die Personalreformen in der englischen Marine	827—837
Über den Gebrauch von Seekarten	838—844
Die Flottenstützpunkte und die Verteidigung der Kolonien Frankreichs	845—849
Untergang der deutschen Hanserechte in England, Schließung des Stalhofes zu London 1598. Von Franz Eißenhardt	850—859
Meinungsaustausch. Zu dem Aufsatz: „Ein Beitrag zur Schulschiffsfrage"	860—863
Moderne Torpedoboote und ihre artilleristische Bekämpfung	928—938
Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1906/07 im Kongreß	939—945
Die Marineliteratur im Jahre 1905	946—978
Die englischen Flottenmanöver 1906. (Mit 3 Kartenbeilagen und 5 Skizzen)	979—1007
Die Mitarbeit des Offiziers an den Aufgaben des Volkslebens	1049—1061
Die französischen Flottenmanöver im Jahre 1906	1062—1080
Die Denkschrift der englischen Admiralität zum Bauprogramm 1905/06 und die Parlamentsverhandlungen über das Neubauprogramm 1906/07	1081—1089
Fitness to win	1090—1102
Englands Lebensmitteleinfuhr und das Seekriegsrecht. Von Prof. Dr. Th. Niemeyer	1103—1109
Die seemännisch-technischen Arbeiten zur Hebung der „Montagu". (Mit 4 Abbildungen)	1110—1123
Meinungsaustausch. Zu den Aufsätzen über „Seekadetten- und Schiffsjungenerziehung"	1124—1128
Die panamerikanische Politik. Von Dr. Hans Plehn	1189—1213
Eine amerikanische Studie über „Die Elemente der Flottentaktik". (Mit 14 Abbildungen.)	1214—1226
Die geschichtliche Entwicklung der japanischen Marine	1227—1240, 1368—1377
Die Kapitulation des „Bjädowy" und der Schiffe Rebogatows vor dem Kriegsgericht. Von Generalmajor a. D. C. von Zepelin	1241—1251

Digitized by Google

Seite

Die Denkschrift zum Haushaltsvoranschlage der französischen Marine für das Jahr 1907 und die Verhandlungen in der Budgetkommission . . . . . 1252—1255
Die Probefahrten der „Dreadnought". (Hierzu 2 Bilder.) . . . . . 1256—1259
Meinungsaustausch. Einige Bemerkungen zu den Beiträgen zur Schulschiffsfrage im Juni- und Juliheft . . . . . 1260—1269
Die Störungen der neutralen Schiffahrt im Russisch-Japanischen Kriege. Von Ludwig Rieß . . . . . 1313—1336
Der taktische Wert der Linienschiffsgeschwindigkeit. (Mit 3 Abbildungen.) . . . 1337—1346
Die internationale Regelung der Radiotelegraphie. Von Kapitän zur See Souchon 1346—1352
Die Ergebnisse der Probefahrten S. M. S. „Lübeck". (Mit 3 Abbildungen.) . . 1353—1367
Unglücksfälle auf Unterseebooten . . . . . 1378—1387
Der Bericht des Vizeadmirals Fournier über die französischen Flottenmanöver 1906 1388—1394

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland 864, 1008, 1129, 1270, 1395
England 868, 1010, 1137, 1275, 1400
Frankreich 872, 1014, 1147, 1281, 1406
Vereinigte Staaten von Amerika 875, 1017, 1152, 1283, 1410
Japan 880, 1021, 1156, 1416
Italien 882, 1022, 1158, 1286, 1417
Rußland 883, 1025, 1159, 1287, 1421
Österreich-Ungarn 885, 1026, 1163, 1288, 1424
Dänemark 885, 1026, 1165, 1289, 1426
Schweden 886, 1026, 1064, 1290, 1424
Norwegen 886, 1027, 1165, 1426
Holland 1426
Griechenland 1165
Peru 1427

Verschiedenes.

Nauticus 1906, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 888
Brasseys Naval Annual 1906 893
Sanitätsbericht über die Kaiserlich Deutsche Marine für den Zeitpunkt vom 1. Oktober 1903 bis 30. September 1904 897
Bergung des Torpedobootes „S 126" 1028
Eine Neuauflage des Lehrbuches der Navigation 1030
Kurze Betrachtung zu den japanischen Kriegstelegrammen 1033
Die „Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde" über die Kämpfe der deutschen Truppen in Südwestafrika 1166
Ein neues Werk über Trafalgar 1171
Die Darstellung der Kämpfe in Südwestafrika 1291
Ein Beitrag zur Geschichte der Fahrt des zweiten pazifischen Geschwaders nach Ostasien . . 1293
Die Ursachen des Zerfalls und die Maßnahmen zur Erhaltung Helgolands 1428
Das Seezeichen-, Leuchtfeuer- und Lotsenwesen an der Jade 1434

Digitized by Google

Literatur.

Seite

Dr. v. Neumayer, G.: Anleitung zu wissenschaftlichen Beobachtungen auf Reisen 900
Deinhardt, K., und Schlomann, A.: Illustriertes technisches Wörterbuch in sechs Sprachen 900
Dr. Thomälen, Adolf: Kurzes Lehrbuch der Elektrotechnik 902
v. Zepelin: Die Bedeutung des moralischen Elements in Heer und Flotte 902
v. Fischer-Treuenfeld: Paraguay in Wort und Bild. Eine Studie über den wirtschaftlichen Fortschritt des Landes 903
Einzelschriften über den Russisch-Japanischen Krieg. 5. Heft: Die Kämpfe bei Kintschou. Ereignisse zur See in der Zeit vom 4. Mai bis 21. Juni 1904 903
Goerz, C. P., Friedenau-Berlin: Angaben über die Belichtungszeiten der verschiedenen Arten photographischer Platten 903
Ulrich, Rud.: Große Haverei 903
Deutschlands koloniale Wehrmacht in ihrer gegenwärtigen Organisation und Schlagfähigkeit. Auf Grund der neuesten amtlichen Dokumente bearbeitet von einem höheren Offizier . 904
Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine füe das Jahr 1906 904
Rangliste der Königlich Preußischen Armee und des XIII. (Königlich Württembergischen) Armeekorps für 1906 904
Beamten-Rangliste der Marine 904
Reichs-Marine-Amt: Beiheft zum Segelhandbuch für das Mittelmeer. III. Teil: Die Nordküste von Afrika 904
1806, das Preußische Offizierkorps und die Untersuchung der Kriegsereignisse 1036
Frhr. v. der Goltz, C.: Von Roßbach bis Jena und Auerstedt. Ein Beitrag zur Geschichte des preußischen Heeres 1036
Graf E. zu Reventlow: Der Russisch-Japanische Krieg. Band III 1037
Immanuel: Der Russisch-Japanische Krieg. 5. und 6. Heft 1037
Frhr. Langroth v. Simmern: England in deutscher Beleuchtung: Der englische Nationalcharakter 1038
Schroedter, C.: Entscheidungen des Kaiserlichen Oberseeamts und der Seeämter zu Hamburg, Bremerhaven, Lübeck, Flensburg, Königsberg, Danzig, Stralsund und Rostock aus dem Jahre 1905 1038
Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin. 8. Heft: Beiträge zur Kenntnis der morphologischen Wirksamkeit der Meeresströmungen. Von Dr. Alfred Rühl 1038
Behrmann, W.: Über die niederdeutschen Seebücher des 15. und 16. Jahrhunderts. Inaugural-Dissertation 1038
Koch: Geschichte der deutschen Marine 1039
Marine-Ansichtspostkarten 1039
Kleiner Brockhaus 1039
v. Siebert: Die Entwicklung der Sozialdemokratie und ihr Einfluß auf das deutsche Heer 1039
Meurer, Christian: Die Genfer Konvention und ihre Reform 1039
Die Donau von Passau bis zum Schwarzen Meere 1040
Duquet, A.: La faillite du cuirassé 1040
Krafft: Die Aufgaben der Aufnahmeprüfung 1906 für die Kriegsakademie. Besprechungen und Lösungen 1040
Immanuel: Die französische Felddienstordnung. Ausgabe 1905 1040
v. Unger: Wie Bonaparte den Feldherrnstab ergriff 1040
Frhr. Binder von Krieglstein und Ritter von Hoen: Der Krieg Napoleons gegen Österreich 1809. Zweiter Band. Aspern und Wagram 1040
The Naval Pocket Book 1906 1041
Frhr. v. Lüttwitz: Das Angriffsverfahren der Japaner im Ostasiatischen Kriege . . . 1041
Fournier, August: Napoleon I. Eine Biographie 1041

Digitized by Google

Seite

Schenkendorff, Schmidt und Wickenhagen: Jahrbuch für Volks- und Jugendspiele . 1041
von Halle: Jahr- und Lesebuch. 1. Jahrgang. Zweiter Teil: Die Weltwirtschaft . . . 1173
Nörregaard, B. W.: Die Belagerung von Port Arthur 1173
Luigi Barzini: Schlacht von Mukden 1174
Deutschlands Kriegsflotte. 30 Ansichten nach Momentaufnahmen 1174
Deutschlands Flotte. Bromsilberreproduktionen mit einer Einleitung und Beschreibung der einzelnen Schiffsklassen von Graf E. Reventlow 1174
v. Liebert, E.: Die deutschen Kolonien und ihre Zukunft 1174
v. Hassell, Ulrich: Brauchen wir eine Kolonialreform? 1175
Kniest, Philipp: Gesammelte Schriften: Ebbe und Flut. Bilder aus dem Seeleben . . . 1175
Bayer: Der Krieg in Südwestafrika und seine Bedeutung für die Entwicklung der Kolonie 1175
Prof. Schaube, Adolf: Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge 1175
Dr. Plehn, Marianne: Die Fische des Meeres und der Binnengewässer 1176
Dr. von Halle, E.: Baumwollproduktion und Pflanzungswirtschaft in den nordamerikanischen Südstaaten. Zweiter Teil: Sezessionskrieg und Rekonstruktion. Grundzüge einer Weltwirtschaftsgeschichte der Baumwollstaaten 1861 bis 1880 1176
Junge, August: Schiffskollisionen auf See und auf den mit der See in Verbindung stehenden Gewässern 1176
Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für die Nordsee. Erster Teil. Drittes Heft. Deutsche Bucht der Nordsee. Dänische Küste von Hanstholm bis zur deutsch-dänischen Grenze mit dem Limfjord. Holländische Küste von Ems bis Terschelling 1177
Großer Generalstab: „Urkundliche Beiträge und Forschungen zur Geschichte des preußischen Heeres 1177
v. Pelet-Narbonne: v. Löbells Jahresberichte über die Veränderungen und Fortschritte im Militärwesen 1177
Abeille, Leonce: Marine française et marines étrangères 1177
Dr. Rissom, Carl: Notwehr und Waffengebrauch des Militärs 1178
Layritz, Otfried: Der mechanische Zug mittels Dampfstraßenlokomotiven. Seine Verwendbarkeit für die Armee im Kriege und im Frieden 1178
Dr. v. Voigts-Rhetz, A.: Briefe des Generals der Infanterie v. Voigts-Rhetz aus den Kriegsjahren 1866 und 1870/71 1178
Mitteilungen des Ingenieurkomitees. Heft 41 1179
Dr. phil. Karl Ringhoffer: Im Kampfe für Preußens Ehre! Aus dem Nachlaß des Grafen Albrecht v. Bernstorff, Staatsministers und kaiserlich deutschen außerordentlichen und bevollmächtigten Botschafters in London, und seiner Gemahlin Anna, geb. Freiin v. Koenneritz 1179
Stupar, A.: Lehrbuch der terrestrischen Navigation. Im Auftrage des k. und k. Reichskriegsministeriums, Marinesektion, verfaßt 1179
Gellert, Georg: Deutschlands Jugend 1180
Schmidt-Dargitz und Köbner: Deutsche Kolonial-Gesetzgebung. Sammlung der auf die Schutzgebiete bezüglichen Gesetze und Verordnungen 1181
Parzer-Mühlbacher, A.: Photographisches Unterhaltungsbuch 1181
Rittmeyer, R.: Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung, mit besonderer Berücksichtigung der großen Seekriege des 17. und 18. Jahrhunderts. Erster Band: Von den Anfängen bis 1740 1181
Prof. Dr. Liepmann, M.: Der Kieler Hafen im Seekrieg 1299
Unsere Marine. I. Abteilung: Torpedo. 20 Monos in ff. Doppellichtdruck, mit Text von Korvettenkapitän a. D. Graf v. Bernstorff. Nach Originalaufnahmen von Marine-Stabszahlmeister Wulff 1299
Sello, Georg: Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit 1300
Neuschler: Militär-Wörterbuch. Zweites Bändchen: Deutsch-Englisch 1300
Preuß, Eduard: Die höheren Aufgaben des jungen Offiziers für Armee und Volk . . . 1300

Digitized by Google

Seite

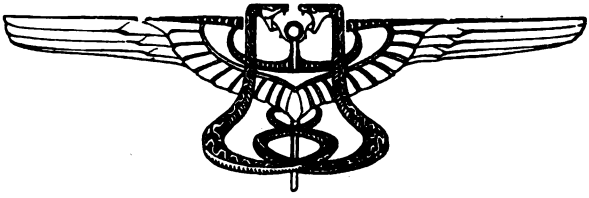
Schilling, C. H.: Marine-Erinnerungen 1300
Eberhard, H.: Führer durch Wilhelmshaven und Umgebung 1301
Plan von Wilhelmshaven 1301
Justus Perthes' „Seeatlas" 1301
„Captain" — See-Kursbuch 1301
Dr. Peters, Carl: Die Gründung von Deutsch-Ostafrika 1301
Einzelschriften über den Russisch-Japanischen Krieg. Beiheft 6 und 7 zu Streffleurs „Österreichischer Militärischer Zeitschrift": Die japanische Takuschan-Armeegruppe; Die Kämpfe bei Wafangou 1302
Immanuel: Der Russisch-Japanische Krieg. Erstes Heft; zweite Auflage 1302
v. Verdy du Vernois: Studien über den Krieg. Dritter Teil: Strategie. Fünftes Heft: Operationslinien seit Einreihung der Eisenbahnen in die Kriegführung 1302
Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. Heft 37/38: Erfahrungen außereuropäischer Kriege neuester Zeit. II. Aus dem Russisch-Japanischen Kriege 1904 bis 1905. 1. Port Arthur 1302
Dr. Zorn, Albert: Das Kriegsrecht zu Lande in seiner neuesten Gestaltung 1303
Die Preßfreiheit der Offiziere seit den Karlsbader Beschlüssen 1819. Von einem alten Studiosus juris 1303
Alexander-Katz, P.: Die Rechtsverhältnisse der höheren technischen Angestellten, mit besonderer Berücksichtigung ihrer Erfindungen 1303
Dr. Fleischmann, M.: Auslieferung und Nacheile nach deutschem Kolonialrecht 1303
v. Voß: Napoleons Untergang 1815. Zweiter Band: Von Belle-Alliance bis zu Napoleons Tod 1304
v. Düring: Gesetz über Pensionierung der Offiziere vom 31. Mai 1906 1304
Siber, M.: Gesetz über die Versorgung der Personen der Unterklassen vom 31. Mai 1906 1304
Das neue Offizierpensionsgesetz mit Erläuterungen. — Das neue Mannschaftsversorgungsgesetz mit Erläuterungen. (Verlag des „Deutschen Offizierblattes".) 1304
Dr. Paalzow, Fr.: Die Invalidenversorgung und -Begutachtung beim Reichsheer, bei der Marine und bei den Schutztruppen, ihre Entwicklung und Neuregelung nach dem Offizierpensions- und dem Mannschaftsversorgungsgesetz vom 31. Mai 1906 1305
Pfafferoth, C.: Das neue Offizierpensionsgesetz nebst den Ausführungsbestimmungen. — Das neue Mannschaftsversorgungsgesetz nebst Ausführungsbestimmungen 1305
Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für das Mittelmeer. II. und III. Teil. — Segelhandbuch für das Rote Meer und den Golf von Aden 1305
Kirchhoff: Seemacht in der Ostsee, ihre Einwirkung auf die Geschichte der Ostseeländer im 17. und 18. Jahrhundert 1306
Daveluy, R.: Studie über die Seestrategie 1442
Dr. Paasche, Hermann: Deutsch-Ostafrika 1442
v. Eckenbrecher, Margarete: Was Afrika mir gab und nahm 1442
Dr. Mixius: Das Marinejahr 1443
— —, Die aktive Torpedobootsdivision 1443
Kaiserliche Marine. Deutsche Seewarte: Der Kompaß an Bord 1443
Roosevelt, Theodore: Im Reiche der Hinterwäldler 1444
Schreckenbach: Der Zusammenbruch Preußens im Jahre 1806 1444
Spohn: Die Kriegsartikel 1444
v. Holleben: Der Kammerunteroffizier 1444
v. Brunn: Anhaltspunkte für den Ausbildungsgang der Rekruten der Infanterie in zwölf Wochenzetteln 1444
Immanuel: Lehnerts Handbuch für den Truppenführer 1445
Krafft: Schützendienst 1445
Frobenius: Kriegsgeschichtliche Beispiele des Festungskrieges. 11. Heft. III. Der belagerungsmäßige (förmliche) Angriff. 2. Belfort 1445
Dr. Weyl, R.: Zum Begriff „See" im deutschen Reichsrechte 1445
Wilda, Johannes: Amerika-Wanderungen eines Deutschen. I. In der Mitte des Kontinents 1445

Digitized by Google

Seite

v. Zwiedineck-Südenhorst, Hans: Monographien zur Weltgeschichte. VIII. Venedig als Weltmarkt und Weltstadt 1446
Allgemeiner deutscher Schulverein zur Erhaltung des Deutschtums im Auslande: Handbuch des Deutschtums im Auslande 1446
Dr. jur. Schubart, P.: Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches und des Preußischen Staates in gedrängter Darstellung 1447
Plan von Helgoland 1447
Dr. Utheman und Dr. Harms: Stamliste des Marine-Sanitätskorps 1447
Galster: Der Kampf der Hauptgeschwader in der Seeschlacht bei Tsuschima 1447
v. Loebell: Wie ist der Sozialdemokratie im Heere entgegenzuwirken 1447

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher . 905, 1042, 1181, 1306, 1448
Inhaltsangabe von Zeitschriften 906, 1043, 1183, 1307, 1449
Briefkasten 899, 1172



Digitized by Google

Der Panzerkreuzer als Flottentyp.

I. Die Stellung des Panzerkreuzers unter den Flottentypen.

Während die Entwicklungsgeschichte des Linienschiffes in den letzten beiden Dezennien eine klar erkennbare, auf logischen Grundsätzen aufgebaute Richtungslinie verfolgt, kann man ein gleiches von dem Kreuzer nicht durchweg behaupten. Es ist das erklärlich, wenn man die Bedeutung in Betracht zieht, die abgesehen von zeitweisen extremen Strömungen in Frankreich die Fachwelt dem Kreuzer neben dem Linienschiff einzuräumen geneigt war, wenn man sich die verschiedenartigen, oft sehr verworrenen Aufgaben vergegenwärtigt, die dem Kreuzer zugemutet wurden und den Typ notwendigerweise differenzieren mußten, und wenn man sieht, wie der Grundsatz von der Ökonomie der Kräfte in Typenfragen erst in neuerer Zeit unter dem Drucke finanzieller Schwierigkeiten beginnt, sich bei den führenden Seemächten Geltung zu verschaffen. Diese Ökonomie, welche eine klare, nicht über das Notwendigste hinausgehende Formulierung der Aufgaben zur Voraussetzung und wenige, reine Typen zur Folge hat, beginnt sich jetzt bei den Kreuzerbauten fast aller großen Seemächte Bahn zu brechen, und es scheint so, als ob damit augenblicklich wenigstens die schwierige Frage nach den zweckmäßigsten Kreuzertypen einem gewissen Abschluß näher gebracht ist. Neben dem großen, gepanzerten Kreuzer, von dem neben ausreichender Geschwindigkeit und genügendem Aktionsradius ein gewisses Maß von Kampfkraft gefordert wird, tritt heute nur noch der kleine, mit einem leichten Motorschutz versehene Kreuzer oder der Scout auf das Bauprogramm, dessen Hauptwaffe die Geschwindigkeit bei genügendem Aktionsradius und großer Seefähigkeit ist, der aber unter den Typen einer Flotte gerade durch eine scharfe Pointierung dieser Eigenschaften zu einem unentbehrlichen Zwischengliede zwischen dem großen gepanzerten Kreuzer und dem Torpedoboote wird.

Alle Variationen von großen geschützten, aber nicht an den vitalen Teilen gepanzerten Kreuzern, wie sie mit einer gewissen Gefechtskraft ausgestattet und in Deplacements von 5000 bis 7000 Tonnen noch 1901 von England in der „Challenger"-

Digitized by Google

Klasse in Bau gegeben und von Rußland in der „Bogatyr"-Klasse noch bis zum Kriegbeginn eifrig entwickelt wurden, sind dagegen schon von England fallen gelassen und werden voraussichtlich auch bei Rußland von dem Bauprogramm verschwinden. Als Produkte jener Anschauungen, die bei der heutigen Waffenwirkung weder den Aufgaben der Kreuzerverwendung im Aufklärungsdienst noch denen des Handelsschutzes und der Handelsstörung gebührend Rechnung zu tragen wußten, sind diese Kreuzerklassen es gerade, die gegen eine zielbewußte und ökonomische Verwendung der finanziellen Mittel verstoßen.

Der ostasiatische Krieg hat, wenn es einer solchen Beweisführung noch bedurfte, dargetan, daß man bei dem heutigen Stande der Waffen- und Schiffbautechnik unter dem großen Kreuzer unseres Flottengesetzes nur noch den Panzerkreuzer verstehen kann. Dieser Begriff will indessen für die Festlegung der Einzelheiten des Typs, der Beziehungen zwischen den Hauptfaktoren Geschwindigkeit, Aktionsradius und Gefechtskraft und für ihre absolute untere Grenzbestimmung noch nicht viel besagen. Nur dadurch, daß für die vitalen Teile, den Motor und die Wasserlinie, ein ausgedehnter Panzerschutz gefordert wird, erhält der Panzerkreuzer ein Charakteristikum, das nicht ohne Einfluß auf die Deplacementsbemessung nach unten bleiben kann, ein Charakteristikum, das dem großen geschützten Kreuzer fehlt. Und es ist zu natürlich, daß bei dem fieberhaften Wettkampf zwischen Artillerie und Panzer hierdurch ein Moment geschaffen wurde, die Wirkungssphäre des Panzerkreuzers über die der reinen Kreuzeraufgaben hinauswachsen zu lassen. Die Entwicklungsgeschichte des Typs zeigt uns diese Tatsache mit absoluter Deutlichkeit.

II. Der Entwicklungsgang des Panzerkreuzers.

Wenn man den Panzerkreuzer als einen Spezialtyp auffaßt, der sich aus den Bedürfnissen des Handelskrieges und Auslandsdienstes entwickelt hat, so muß man seine Entstehungsgeschichte zurückführen auf jene Typen, welche Anfang der 80er Jahre unter dieser Bezeichnung zuerst in Frankreich — „Duguesclin" — und Rußland — „Wladimir Monomach" — und gleich darauf auch in England — „Warspite" und „Imperieuse" — gebaut wurden. Kreuzereigenschaften hatten diese Typen nicht; es waren Panzerschiffe 2. Klasse, welche man als Kern der Auslandsschiffe in den Engen des Seeverkehrs und auf kleineren, aber handelspolitisch wichtigen ausländischen Operationsgebieten verwenden wollte. Klarer tritt das Bedürfnis nach den Kreuzereigenschaften, der Geschwindigkeit und dem Aktionsradius, neben der Gefechtskraft schon zutage bei der Ende der 80er Jahre entstandenen englischen „Orlando"-Klasse.

Was man mit diesen Schiffen wollte, kommt sehr bezeichnend in Brasseys „Naval Annual" gelegentlich der Besprechung dieser Klasse folgendermaßen zum Ausdruck: „The belted cruisers were designed to have the speed and coal endurance necessary to give effective protection to British shipping against the attacks of fast commerce destroyers. They were to be so armed as to be capable of meeting on even terms any second-class battleship which might be found in distant waters."

Die Ende der 80er Jahre rapide einsetzenden Fortschritte in der Schiffbau-, Maschinen- und Waffentechnik führten indessen in der Weiterentwicklung des Typs

Digitized by Google

bald zu sehr abweichenden Anschauungen. Nach den in Frankreich Schule machenden Ideen des Admirals Aube und seiner Jünger bot der maritime Wettkampf mit England nur Aussicht auf Erfolg, wenn die Rüstungen einem auf breitester Basis aufgebauten Krieg gegen den englischen Handel galten. Dazu waren schnelle, kampfkräftige, den feindlichen Konvoischiffen gewachsene Kreuzer von großem Aktionsradius nötig. So entstand der für die Weiterentwicklung des Panzerkreuzers geradezu typische und in seiner Panzeranordnung lange als mustergültig angesehene „Dupuy de Lôme", der bis zum „Pothuau" in den einzelnen Gefechtsfaktoren nicht wesentlich variierende Nachahmer fand. Ähnliche Ziele verfolgte Rußland in den beiden Panzerkreuzern „Pamjat Asowa" und „Rossija".

Auf einen anderen Standpunkt stellte sich dagegen England in den Typen, die es als spezifische, wenn vielleicht auch nicht ausschließlich diesem Zweck dienende Gegenmittel entwickelte. Wie in seinen Linienschiffen so auch in seinen Kreuzern hat England bis in die neueste Zeit hinein dem gewölbten starken Panzerdeck nicht nur für den Motor-, sondern auch für den Wasserlinienschutz eine große Bedeutung beigemessen, die uns in Anbetracht der schnell sich entwickelnden schnellfeuernden Granatartillerie vielfach übertrieben erscheinen will. Diese Tatsache im Verein mit dem Grundsatz, in der Offensive selbst auf Kosten der Defensivmittel stets stärker zu sein, als der Gegner, führten zu den geschützten Kreuzertypen, die von der „Blake"- bis zur „Powerful"-Klasse als spezifische Antworten auf die französischen und russischen Panzerkreuzerbauten jener Periode aufzufassen und folgerichtig dem Zweck wenn auch nicht der Form nach in jene 13jährige Lücke einzureihen sind, in der der Panzerkreuzerbau in England unterblieb.

In ein neues, von dem bisherigen in mancher Hinsicht verschiedenes Entwicklungsstadium trat der Panzerkreuzer mit dem Moment ein, in welchem die Kanone ihn zum allgemeinen Flottentyp stempelte, d. h. von dem Augenblick ab, wo die Leistungsfähigkeit der Geschütze auch für die militärischen Zwecke der Flotte, für den die Aufklärung erzwingenden, kampfkräftigen großen Kreuzer außer dem Schutz der Artillerie den vertikalen Schutz der Wasserlinie und des Bugs gebieterisch forderte. Dieser Zeitpunkt ist für die Weiterentwicklung des Typs insofern von Bedeutung, als mit einer derartigen Erweiterung der Verwendungsabsichten sich notwendigerweise bei den einzelnen Marinen auch die Faktoren differenzieren mußten, aus denen sich die Eigenschaften des Typs zusammensetzten. Denn neben der englischen und französischen Flotte befanden sich Mitte der 90er Jahre die Seestreitkräfte anderer Länder in der Entwicklung, deren strategische Ziele entsprechend der geographischen Lage und der Stärke ihrer Rüstung von denen Englands und Frankreichs abwichen.

So sehen wir um die Wende des Jahrhunderts neben den beiden stärksten Seemächten, England und Frankreich, die Vereinigten Staaten, Deutschland, Japan, Italien Panzerkreuzertypen entwickeln, die im Deplacement wie in den Beziehungen, in denen Geschwindigkeit, Aktionsradius und Gefechtskraft zueinander stehen, sehr verschieden voneinander sind. Aber schon ein oberflächlicher Vergleich dieser drei Grundelemente läßt bei den genannten Seemächten die Tendenzen erkennen, welchen der Panzerkreuzer um die Jahrhundertwende seine Entwicklung verdankt. Er zeigt:

1. Daß Frankreich bis in die neueste Zeit hinein den Typ noch immer vor-

Digitized by Google

wiegend als Mittel des Handelskrieges ansieht, indem es von der „Jeanne d'Arc" bis „Waldeck Rousseau" den Aktionsradius besonders hoch bemißt;

2. daß England in den zeitgenössischen Bauten bis zur „County"-Klasse diesen französischen Bestrebungen durch in den drei Grundeigenschaften, namentlich aber in der Gefechtskraft, überlegene Typen zu begegnen sucht („Bacchante", „King Alfred");

3. daß England in der „County"- und „Devonshire"-Klasse sich mehr und mehr von den französischen Vorbildern loslöst und diese Typen hauptsächlich den militärischen Zwecken des Aufklärungsdienstes anzupassen sucht. Die starke Betonung der Geschwindigkeit auf Kosten der Gefechtskraft lassen darauf schließen;

4. daß England mit der „Duke of Edinburgh"-Klasse in der Entwicklung eines gefechtsstarken Panzerkreuzers die Führung übernimmt, der in gleicher Weise den Aufgaben des Aufklärungsdienstes wie den taktischen Bedürfnissen in der Schlacht gerecht zu werden imstande ist. Aus dem Aufklärungskreuzer ist ein Gefechtskreuzer geworden;

5. daß die schwächeren Seemächte, die Vereinigten Staaten, Deutschland, Japan, Italien, Österreich im umgekehrten Verhältnis ihres Wachstums sich bestreben, die Panzerkreuzerdeplacements in erster Linie der Kampfkraft nutzbar zu machen. Diese Erscheinung ist durchaus verständlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß mit dem Wachstum der Flotte nicht nur das Kreuzerbedürfnis an sich zunimmt, sondern auch die Anforderungen an die Eigenschaften des Kreuzers und damit an das Deplacement sich vergrößern. Nun ist aber die Kampfkraft, im besonderen die Trutzkraft, diejenige Eigenschaft, welche im Gegensatz zur Geschwindigkeit und dem Aktionsradius das Deplacement am besten ausnutzt und am meisten in die Erscheinung tritt, somit den kleinen Flotten am wertvollsten erscheint. Bei den Vereinigten Staaten tritt dieser Werdegang des Panzerkreuzers, abgesehen von der „Charleston"-Klasse, auf welche die englische „Kent"-Klasse mit allen ihren Mängeln einen entscheidenden Einfluß ausgeübt zu haben scheint, geradezu typisch hervor entsprechend dem sprunghaften Wachstum ihrer Flotte.

Aus einem kleineren, schwächeren Panzerschiff ist somit der Panzerkreuzer geboren worden, als der Wettkampf zwischen Geschwindigkeit und Kampfkraft einsetzte. Die Entwicklung der Geschwindigkeit ist das vornehmste Charakteristikum seines Lebenslaufes. Nebenher aber zieht sich als ein roter Faden durch die einzelnen Stadien seiner Entwicklung das Streben nach Linienschiffsqualitäten, wie es in dem Kampf zwischen Artillerie und Panzer begründet liegt. Als ein äußeres Merkmal dieser Tendenzen tritt uns die von Anfang an fast durchgängig durchgeführte Zweiteilung der Artillerie in schwere und mittlere Kaliber nach dem Muster der Linienschiffe entgegen. Nur die ersten italienischen Bauten der „Marco Polo"- und „Carlo Alberto"-Klasse, die französische „Kléber"-Klasse und ihr Spiegelbild, die englische „Kent"-, sowie dieser entsprechend die „Charleston"-Klasse der Vereinigten Staaten machen eine Ausnahme.

Wir werden uns nun fragen müssen: Wohin scheint die heutige Panzerkreuzerentwicklung bei den größeren Seemächten zu zielen, und welches müssen unter dieser Perspektive die Eigenschaften des Panzerkreuzers als Flottentyp sein?

Digitized by Google

III. Die gegenwärtigen Entwicklungstendenzen des Panzerkreuzers.

Ohne uns auf Einzelheiten einzulassen, haben wir in der vorstehenden kurzen historischen Betrachtung des Entwicklungsganges uns bemüht, aus der allgemeinen Struktur des Panzerkreuzers die Motive herauszulesen, die den einzelnen Phasen seines Lebenslaufes zugrunde gelegen haben müssen. Was wir zeigen wollten, ist einmal, daß der Panzerkreuzer kein Typ ist, der sich in seiner ursprünglichen Form aus den militärischen Bedürfnissen der Flotte heraus entwickelt hat, daß er heute infolge der technischen Entwicklung der Kanone und des Panzers aber zu einem militärischen Typ geworden ist, zweitens, daß auch heute je nach dem Entwicklungsstand und den strategischen Zielen der Flotten die Physiognomie des Panzerkreuzers bei den einzelnen Seemächten noch erhebliche Unterschiede aufweist.

Diese aus der Vielseitigkeit der Aufgaben hervorgehende Verschiedenheit des Typs bei den einzelnen Marinen ist es aber, welche die Stellung des heutigen Panzerkreuzers verschwommen macht und seine folgerichtige Weiterentwicklung erschwert. Denn stets wird man in der Entwicklung eines Schiffstyps das Bedürfnis haben, ihn mit den Altersgenossen fremder Flotten zu vergleichen und ihn in bestimmten Eigenschaften diesen überlegen zu machen entsprechend dem Zweck, den man damit verfolgt. Ein solcher Vergleich führt zu einer gewissen Abhängigkeit von der Schiffbaupolitik anderer Mächte und zu einem Wettkampf, der notgedrungen zu unmöglichen Deplacements führen muß, wenn er so extrem einander gegenüberstehende Eigenschaften wie Geschwindigkeit und Gefechtskraft in gleichem Maße berücksichtigen will, wie das beim Panzerkreuzer leicht der Fall sein kann. Die sprungweise steigende, fallende und wieder emporschnellende Deplacementskurve der englischen und französischen Bauten von 99 bis auf den heutigen Tag zeigt, wie nachteilig eine so unstete Entwicklung auf die Homogenität des Typs einwirken muß. Nur ein Beispiel als Illustration: Als im März 1904 zwei Kreuzer der „Drake"- und vier der „Kent"-Klasse eine beschleunigte Dauerfahrt von Bermuda nach Portsmouth auszuführen hatten, konnten wegen des hohen Kohlenverbrauchs der Schiffe der „Kent"-Klasse nicht mehr als 16 bis 17 Knoten gemacht werden, während „Drake" und „Good Hope" nach früheren Dauerleistungen ohne Schwierigkeiten 2 bis 3 Knoten mehr hätten laufen können.*) Die Kreuzer der „Kent"-Klasse sollen fast ohne Kohlen in Portsmouth angekommen sein, während „Drake" und „Good Hope" noch über mehr als 1000 Tonnen bei der Ankunft verfügten. Wenn wir dieses Beispiel in die Praxis übertragen und uns eine strategische Aufklärung großen Stils, wie sie ähnlich z. B. die englischen Atlantikmanöver 1903 aufzuweisen hatten, mit Fühlunghalten und Nachrichtenübermittlung über die 3000 Seemeilen umfassende Strecke vorstellen, so hätte das Ge-

*) Auf der im November 1905 ausgeführten Wettfahrt des 2. Kreuzergeschwaders von Sandy Hook nach Gibraltar erreichte „Drake" eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 18,5 Knoten die Stunde. „Drake" ging mit 2500 Tonnen in den Bunkern ab und hatte nur noch 305 Tonnen etwa 18 Stunden vor ihrer Ankunft in Gibraltar. Sie hat demnach einen Durchschnittskohlenverbrauch von etwa 13,5 Tonnen die Stunde gehabt. Selbst unter der Annahme, daß dieser Verbrauch am letzten Tage infolge Förderschwierigkeiten geringer gewesen ist, kann „Drake" mit nur noch höchstens 100 Tonnen in den Bunkern in Gibraltar angekommen sein, während die vier Schiffe der „Monmouth"-Klasse — eins hatte das Rennen aufgegeben — nahezu leer gewesen sein müssen.

Digitized by Google

schwader vielleicht aus Mangel an Homogenität in Geschwindigkeit und Aktionsradius versagt.

Der ostasiatische Krieg hat die Bedeutung und den Wert des Ferngefechts scharf hervortreten lassen, ob mit Recht oder Unrecht, soll hier nicht entschieden werden. Unter seinem Einfluß und infolge der vergrößerten Torpedoschußweiten und technisch vervollkommneten Visiermittel hat sich der Prozeß der Kalibersteigerung der Mittelartillerie, nachdem er bereits vorher eingeleitet war, ganz erheblich beschleunigt und in seinen Auswüchsen zur alleinigen Anerkennung der schweren und schwersten Artillerie geführt. Die große Wirkung des Granatfeuers gegen die ungeschützten oder nur schwach geschützten Teile des Gegners, namentlich auf die Schwimmfähigkeit infolge ungenügender Gürtelhöhe am Bug und Heck, anderseits das Fehlen einer Entscheidung auf nahe Entfernungen, die durch die panzerbrechende Wirkung der Panzergeschosse hervorgerufen wäre, haben vielfach zugunsten einer Vergrößerung der Panzerflächen auf Kosten der Stärke gesprochen. Diese allgemeinen Erfahrungen prägen den englischen Linienschiffsbauten wie den Panzerkreuzern, die während und nach dem Kriege entstanden sind, den Stempel auf. Unter diesem Eindruck wurde an Stelle des 15 cm der schon in den Plänen fertigen „Warrior"-Klasse das 19 cm Kaliber gewählt, und eine ähnliche Armierung von 23,4 cm und 19 cm kommt in noch größerer Zahl bei der „Minotaur"-Klasse zur Aufstellung. Wie der neueste Typ der „Invincible"-Klasse armiert werden soll, ist noch nicht bekannt. Nach dem Muster der „Dreadnought" und dem Deplacement zu urteilen kann man aber auf eine Weiterentwicklung des Gefechtskreuzers durch Vermehrung der schweren Artillerie rechnen.

Dagegen ist sich England trotz der rapiden Entwicklung der Kampfkraft auf seinen neuesten Kreuzerbauten in dem einen Punkte treu geblieben: Es stellt die Geschwindigkeit und somit das Charakteristikum des Kreuzers allen anderen Faktoren voran und hält diese stets um ein bestimmtes, recht erhebliches Maß — 4 bis 5 Knoten — denjenigen der gleichaltrigen Linienschiffe überlegen. Ein Kompromiß zwischen Geschwindigkeit und Gefechtskraft auf der Basis der Gleichberechtigung wird nicht geschlossen. Der moderne englische Panzerkreuzer ist zwar ein Kreuzer von hohem Gefechtswert, aber er besitzt nicht Linienschiffsqualitäten, die ihn nach Trutz- und Schutzkraft befähigen, sich mit den zeitgenössischen Linienschiffen in ein entscheidendes Gefecht einzulassen.

Diesen Standpunkt betont weit mehr Japan, indem es auf Kosten der Geschwindigkeit, wohl unter dem persönlichen Eindruck des Kampfes und in vielleicht einseitiger Beurteilung der Leistungen seiner Panzerkreuzer, der „Tsukuba"-Klasse schwerste Geschütze zu geben beabsichtigt.

In Frankreich haben die letztbewilligten Panzerkreuzer vom „Ernest Renan" bis zum „Waldeck-Rousseau" verschiedene Abänderungen sowohl in dem Verhältnis der Geschwindigkeit zur Kampfkraft als auch in der Art, wie letztere durch schwere und mittlere Kaliber auszunutzen ist, erfahren. Noch unter dem Regime Pelletan entstanden, entsprachen ihre ursprünglichen Pläne ganz den extremen Anschauungen der jungen Schule, die der Geschwindigkeit und dem Aktionsradius auf Kosten der Kampfkraft mehr einzuräumen geneigt ist, als sich bei Schiffen solchen Deplacements vertreten läßt. Dies gilt namentlich von den ursprünglichen Plänen des „Edgar Quinet", der, bereits im

Digitized by Google

Jahre 1904, also zu einer Zeit projektiert, in der die Geschwindigkeit der Panzerkreuzer 23 Seemeilen nicht überstieg, bei 14 300 Tonnen Deplacement mit 40 000 indizierten Pferdestärken eine Geschwindigkeit von 24 Seemeilen und ein Kohlenfassungsvermögen von normal 1500 Tonnen, maximal 2400 Tonnen erhalten sollte. Die Armierung war damals auf zwei 24 cm und sechzehn 16,5 cm festgesetzt, was im Vergleich mit den gleichaltrigen Schiffen der „Warrior"-Klasse der Zahl der schweren Geschütze nach als nicht hinreichend bezeichnet werden muß. Das spätere Ministerium hat dann diese Anschauung soweit korrigiert, als das noch möglich war, indem es bei „Edgar Quinet" und „Waldeck-Rousseau" auf das Einheitskaliber von vierzehn 19 cm unter Reduktion der Geschwindigkeit auf 23 Seemeilen überging. Wenn man aber bedenkt, daß diese Schiffe erst Anfang 1906 in Bau gegeben sind, und sie mit den etwa gleichaltrigen englischen Kreuzern der „Minotaur"-Klasse vergleicht, so wird man sie kaum als mit diesen gleichwertig in der Gefechtskraft ansprechen können. Gefechtskreuzer im englischen Sinne sind die letzten französischen Panzerkreuzer nicht.

Auf einen ähnlichen Standpunkt wie England stellen sich die Vereinigten Staaten in ihrer „Tennessee"- und „Montana"-Klasse hinsichtlich der Bewertung der Gefechtskraft im Vergleich zu den anderen Faktoren. Doch finden wir hier bei einem der „Minotaur" gleichen Deplacement in vieler Hinsicht noch mehr das Streben nach Linienschiffsqualität betont. (Die schwere Artillerie ist von größerem Kaliber, ihr Schutz ist entsprechend ihrer höheren Wertigkeit stärker bemessen.) Das ist um so bemerkenswerter, als die ersten Schiffe dieser Klasse bereits 1903 auf Stapel gelegt wurden. Der amerikanische Panzerkreuzer verzichtet dafür auf 4000 indizierte Pferdestärken und 1 Knoten Maximalgeschwindigkeit gegenüber dem englischen.

Deutschland neigt in seiner 1904 auf Stapel gelegten „Scharnhorst"-Klasse in dem Verhältnis, in dem es Geschwindigkeit und Gefechtskraft an dem Deplacement teilnehmen läßt, ebenfalls der englischen Auffassung zu.

Was an Neubauprojekten dieses Jahres bei den einzelnen Nationen bekannt geworden ist, läßt einen Schluß darüber noch nicht zu, ob die zukünftige Entwicklungsrichtung des Panzerkreuzers auf eine weitere Steigerung der Kampfkraft bis zu dem Grade hinzielt, daß sie auf Kosten der Kreuzereigenschaften geht. Die Deplacements haben sich in demselben Verhältnis gesteigert, wie die der gleichaltrigen Linienschiffe, aber sie haben nicht einen Sprung gemacht, wie er notwendig wäre, um den Übergang zu jenem Universaltyp erkennen zu lassen, der in der Fachpresse nnd den Parlamenten verschiedener Länder als der natürliche Abschluß der heutigen Panzerkreuzerentwicklung diskutiert worden ist, dem Kreuzer-Linienschiff.

Wir werden uns hier zunächst die Frage vorzulegen haben: Ist ein solcher Kompromiß zwischen Linienschiff und Kreuzer als Ersatz für beide technisch und militärisch überhaupt durchführbar, und wenn ja, ist er für die Dauer aufrecht zu erhalten? Ferner: Wäre es vorteilhaft, eine Flotte aus dem langsamen, mit höchster Kampfkraft ausgerüsteten Linienschiff und dem schnelleren Kreuzer-Linienschiff zusammenzusetzen?

Es muß zugegeben werden, daß ein solcher Universaltyp etwas sehr Bestechendes hat. Er muß besonders denen als das natürliche und logische Entwicklungsprodukt der heutigen Linienschiffs- und Panzerkreuzertendenzen erscheinen, welche den Stärke-

Digitized by Google

mangel der eigenen Flotte durch überlegene Geschwindigkeit glauben korrigieren zu können. Wenn aber zwei in bezug auf Gewichtsbeanspruchung so sehr miteinander rivalisierende Gruppen von Eigenschaften, wie Geschwindigkeit und Aktionsradius auf der einen, Kampfkraft auf der anderen Seite als gleichberechtigt behandelt werden, so liegt, solange noch beide Gruppen in sich steigerungsfähig sind, in der Entwicklung eines solchen Typs ein unlösbares Problem. Ein Beispiel möge dieses erläutern. Ich wähle aus den bekannt gewordenen Typen zwei Extreme, deren Deplacement ungefähr dasselbe ist. Der französische Panzerkreuzer „Edgar Quinet"*) beansprucht nach den ursprünglichen Plänen für Geschwindigkeit und Aktionsradius (normale Kohlenfassung) allein etwa 32 Prozent seines Deplacements, während das russische Linienschiff „Sslawa" für seine Kampfkraft etwa 42,5 Prozent verlangt. Die Deplacements beider Schiffe bewegen sich um 14 000 Tonnen herum. Es würden somit in einem auf dieser Basis ausgebildeten Einheitstyp für alle übrigen Gewichte, Schiffskörper, Ausrüstung usw. noch 25,5 Prozent verbleiben, während man dafür rund gerechnet 42 Prozent benötigt. Welches Deplacement wäre imstande, diesen Anforderungen zu genügen, wenn man bedenkt, daß jede Deplacementsvergrößerung hier in erster Linie Verlängerung und damit wiederum Panzergewichtsvermehrung bedeutet, ganz abgesehen davon, daß die Längendimensionen solcher Schiffe sie für den Kampf im Verbande ungeeignet machen würden?

Der bekannte amerikanische Schiffbauer und Professor an der technischen Hochschule zu Boston, Commander Hovgaard, hat in einem im vergangenen Jahre gehaltenen beachtenswerten Vortrag über den „Kreuzer" diese Frage vom technischen und militärischen Standpuukt zu beantworten versucht. Er ist der Ansicht, daß die Vereinigten Staaten an Stelle des Panzerkreuzers den Linienschiffskreuzer neben dem Linienschiff bauen sollten, und er definiert denselben als ein Schiff, welches in seiner Gefechtskraft den gleichaltrigen Linienschiffen vollkommen gleichwertig, in der Geschwindigkeit ihnen aber überlegen sein soll. Diese Schiffe hält Hovgaard für die geeignetsten, um die Rolle des heutigen Panzerkreuzers in und nach der Schlacht und im Aufklärungsdienst zu übernehmen. Dementsprechend kommt er bei seinem Linienschiffskreuzer zu einer Armierung von vier 30,5 cm und acht 25,4 cm, einer Geschwindigkeit von 21 Knoten und einem Deplacement von 20 000 Tonnen, indem er für die gleichaltrigen Linienschiffe 17 000 bis 18 000 Tonnen Deplacement, dieselbe Armierung und Panzerung und 18 Knoten Geschwindigkeit zugrunde legt.

Ich halte nun eine konstruktive Geschwindigkeitsüberlegenheit von 3 Knoten kaum für ausreichend, um allen Detachierzwecken gerecht zu werden, vor allem aber auch taktisch das zu sein, was man von dem Schiffstyp verlangt. Abgesehen davon aber übersieht der Verfasser m. A. n. gänzlich, daß die Linienschiffsgeschwindigkeit bei 18 Knoten nicht stehen bleibt, und daß jeder Knoten Steigerung hier bei seinem Linienschiffskreuzer mit unverhältnismäßig viel mehr Deplacement erkauft werden

*) Nach den ursprünglichen Konstruktionsdaten: Deplacement 14 300 Tonnen, 24 Knoten Geschwindigkeit, 40 000 indizierte Pferdestärken und 1500 Tonnen Normalkohlenfassung. Die Maschinen- und Kesselgewichte sind auf Grund von Durchschnittszahlen, 45 kg pro indizierte Pferdestärke für die Maschine und 33 kg für weitrohrige Wasserrohrkessel, berechnet.

Digitized by Google

müßte, wenn nicht sein Typ die Vorteile verlieren soll, die er sich von ihm verspricht. Wie dieser Wettkampf enden würde, ist unschwer einzusehen.

Die umgekehrte Wirkung aber würde die Verschmelzung von Linienschiff und Panzerkreuzer zu einem Einheitstyp haben. Die Vorteile der Geschwindigkeitsüberlegenheit dieses Typs über die heutigen Linienschiffe würden aufhören, sobald derselbe allgemein geworden ist. Der Wunsch nach überlegener Gefechtskraft aber würde sehr bald wieder einen etwas langsameren, aber erheblich stärkeren Typ nebenher erscheinen lassen.

Es ist eine Täuschung, zu glauben, man könne Stärke und Schnelligkeit in einem Typ in vollkommener Form vereinigen, eine Täuschung, die sich bitter rächen würde, wenn man sich ihr in der Schiffstypenkonstruktion hingeben wollte.

Die Unmöglichkeit, dieses zu tun, verlangt daher reinliche Scheidung zwischen den Aufgaben des Linienschiffes und denen des Panzerkreuzers und Beschränkung in dem, was man letzterem taktisch zumutet. Niemals darf der Panzerkreuzer als ein vollberechtigtes Glied in der Linie angesehen werden, d. h. niemals darf man mit ihm die Schlacht wirklich durchschlagen wollen.

IV. Zur Charakteristik des Panzerkreuzers als Flottentyp.

Welches sind nun die Grenzlinien, die einer gesunden Entwicklung des Panzerkreuzers gezogen werden müssen, welche Gesichtspunkte müssen und dürfen nur seine Eigenschaften bestimmen? Ich möchte glauben, daß sich in dem Satze: Der Panzerkreuzer soll ein Mittel zur Herbeiführung der Entscheidung unter günstigen Bedingungen für die Linienschiffe sein, am besten die Aufgaben zusammenfassen lassen, welche ihm strategisch und taktisch gestellt werden können. Die Eigenschaften, deren er benötigt, um diesem Hauptzwecke zu dienen, werden ihn auch für alle Sonderaufgaben, wie die Verfolgung nach der Schlacht, Deckung lahmgeschossener Linienschiffe, Heranführung von Torpedobooten an den Feind, befähigen. Ihre Analysierung wird nicht nur die Beziehungen ergeben, in denen die Hauptfaktoren: Geschwindigkeit, Aktionsradius und Gefechtskraft, zueinander stehen, sondern zugleich auch Gesichtspunkte für ihre Grenzbestimmung nach unten. Wir dürfen dabei naturgemäß nicht von einem gegebenen Deplacement ausgehen, sondern das Deplacement muß das Resultat der militärischen Forderungen sein.

Als Aufklärungsschiff im weitesten Sinne muß von dem Panzerkreuzer verlangt werden:

1. Geschwindigkeitsüberlegenheit über die eigenen Linienschiffe, um Detachierungen ohne wesentliche Geschwindigkeitsbeschränkung des Gros möglich zu machen.

2. Geschwindigkeitsüberlegenheit über feindliche Linienschiffe, um mit diesen Fühlung nehmen, behalten und bei eintretendem Verlust wieder aufnehmen zu können.

3. Ausreichende Geschwindigkeit, um mehreren feindlichen Panzerkreuzern gegenüber ausweichen zu können.

4. Genügende Seeausdauer, um die entferntesten in Frage kommenden Kriegsschauplätze zu erreichen und gelegentliche Detachierungen zu gestatten.

5. In der Kampfkraft soll er fremden Altersgenossen ebenbürtig sein. Auf

Digitized by Google

große und mittlere Entfernungen ist wirksame Feuerüberlegenheit eventl. auf Kosten der panzerbrechenden Wirkung anzustreben. Ausreichender Schutz der vitalen Teile auch auf nahe Entfernungen.

Diese Forderungen begreifen auch alle diejenigen Aufgaben in sich, welche dem Panzerkreuzer in und nach der Schlacht zufallen können, sei es bei der Überflügelung der gegnerischen Linie und im Kampf mit seinesgleichen, sei es in der Verfolgung feindlicher oder der Deckung eigener lahmgeschossener Schiffe. Nur eine Bedingung enthalten sie nicht, die für den meist allein marschierenden Aufklärungskreuzer eine ebenso große Rolle spielt, wie für das im Verbande wirkende Kampfschiff, die Forderung genügender Manövrierfähigkeit. Da aber die Manövrierfähigkeit in engem Zusammenhang mit der Geschwindigkeitsfrage steht, so soll sie unter diesem Kapitel erörtert werden.

Man erkennt aus diesen Forderungen die Doppelstellung, die dem Panzerkreuzer als Flottentyp einmal für die Vorbereitung der Schlacht und dann für die Mitwirkung in derselben eingeräumt werden muß, ihre Formulierung will aber auch keinen Zweifel darüber lassen, in welchem Verhältnis die beiden Hauptrivalen, Geschwindigkeit und Gefechtskraft, zueinander stehen.

Geschwindigkeit.

Von allen Faktoren, welche die Leistungsfähigkeit des Panzerkreuzers in seiner Eigenschaft als Aufklärungsschiff ausmachen, steht die Geschwindigkeit obenan. Ein Manko in diesem Punkt läßt sich auch nicht durch höhere Geschwindigkeit des mit ihm zusammen operierenden kleinen Kreuzers ausgleichen, denn diesem fehlt die Kampfkraft die jede gewaltsame Rekognoszierung erfordert. Das Gros unter günstigen Kampfbedingungen an den Gegner heranzuführen, diesem aber die eigene Stellung und Stärke zu verschleiern, ist eine Hauptaufgabe. Dazu ist schnelle Fühlung mit dem Gegner und dauernde Verbindung mit dem eigenen Gros notwendig, denn nur in der vollen Ausnutzung des Augenblicks liegt bei den schnell wechselnden Situationen des Seekrieges der Erfolg. In allen Fällen, in denen es sich nicht um eine Aufklärung handelt, bei der das eigene Gros von einem bestimmten Standort aus über die Stellung, Bewegungen und Stärke des Feindes unterrichtet werden will, um seine Maßnahmen zu treffen, ist eine sichere Geschwindigkeitsüberlegenheit über die Maximaldauerleistung der eigenen Flotte notwendig. Die Geschwindigkeitsanforderungen sind somit teils absoluter, teils relativer Natur.

Je größer die absolute Geschwindigkeit der Aufklärungsschiffe ist, um so schneller läßt sich eine bestimmte, räumlich begrenzte Aufgabe lösen, um so früher wird das eigene Gros über den Gegner orientiert, umsomehr kann es günstige Augenblicke für sein Handeln ausnutzen und seine Handlungsweise der des Gegners anpassen. Anderseits wächst mit der Schnelligkeit der Kreuzer die Größe des zu übersehenden und in einer bestimmten Zeit zu beherrschenden Raumes. Es fallen in dieses Gebiet alle Aufgaben, bei welchen es sich für das nachrückende oder eine bestimmte Stellung einnehmende Gros um die Sicherung oder Säuberung begrenzter Meeresteile handelt, Aufgaben, wie sie bei den geographischen Verhältnissen der deutschen Kriegsschauplätze der Ost- und Nordsee in der mannigfaltigsten Weise vorkommen können. Desgleichen

Digitized by Google

wird bei der Besetzung von Defiléen zwecks Fühlungnahme mit dem dieselben passierenden Gegner die absolute Geschwindigkeit der Aufklärungsschiffe oft von ausschlaggebender Bedeutung für die Lösung der Aufgabe werden.

Indessen wird es sich in allen diesen Fällen nur um eine räumlich und zeitlich mehr oder weniger eng begrenzte Detachierung, um Tagesleistungen der Kreuzer handeln, bei welchen das Moment hoher Dauergeschwindigkeit und der dieselbe beeinflussenden Faktoren zurücktritt gegen die Maximalleistungsfähigkeit für kurze Zeit.

Eine größere Rolle noch spielt die absolute Geschwindigkeit, sobald strategische Aufgaben in Frage kommen, von deren Lösung der Ausgang des Krieges abhängen kann, wie das z. B. bei allen Operationen der Fall ist, welche darauf hinzielen, das Gros an eine von zwei getrennten feindlichen Flotten so schnell heranzuführen, daß eine Vereinigung und damit Überlegenheit der letzteren unmöglich wird. Solche Unternehmungen werden sich meistens über größere Gebiete erstrecken, weil sie darauf ausgehen werden, die Fühlung bereits vor dem feindlichen Hafen aufzunehmen und von hier aus zu behalten. Das aber erfordert hohe Dauergeschwindigkeit, welche ihrerseits wieder je nach der Größe der Aufgabe von dem Kohlenvorrat der Kreuzer abhängig ist.

Die Aufgabe, welche die in Lagos stationierte X-Flotte in dem englischen Atlantikmanöver 1903 zu lösen hatte, liefert hierfür ein typisches Beispiel. Admiral Domvile hatte nur Aussicht, eine der beiden von Berehaven und Portland einerseits, von Madeira anderseits die Vereinigung anstrebenden Flotten zu schlagen, wenn es ihm gelang, einen der beiden Teile auf dem Wege zu dem ihm unbekannten Vereinigungspunkt zu erreichen. Die Entfernung des Punktes von Lagos, 950 Seemeilen, bot nach den getroffenen Bestimmungen über die Auslaufzeiten der X-Flotte die Möglichkeit, bei höchster Dauerleistung und auf direktem Wege ihn einige Stunden vor dem Eintreffen der sich vereinigenden gegnerischen Flottenteile zu erreichen. Vorbedingung des Gelingens aber war: 1. daß die Kreuzer der X-Flotte vor dem Auslaufen der B 2-Flotte aus Madeira (495 Seemeilen von Lagos entfernt) noch Fühlung mit dem feindlichen Gros erlangten, was sie nach den für das Auslaufen von B 2 festgesetzten Bestimmungen nur mit 18,5 Seemeilen Dauergeschwindigkeit konnten, 2. daß sie die Fühlung mit der B 2-Flotte und die Verbindung mit dem nachmarschierenden X-Gros so aufrecht zu erhalten vermochten, daß die X-Flotte ohne Zeitverlust an B 2 herangeführt wurde. Die Lösung der Aufgabe scheiterte ebenso sehr daran, daß mehrere Kessel- und Maschinenhavarien die Zahl der Kreuzer unter das benötigte Maß reduzierten und die Entfaltung der höchsten Dauerleistung durch Mangel an Kohlen herabgemindert wurde, als an der mangelnden Geschwindigkeit einzelner Linienschiffe des Gros.

Das Studium dieses Manövers zeigt aber nicht nur, ein wie schwankender, von unendlich vielen Zufälligkeiten abhängiger Begriff die Geschwindigkeit in der Praxis ist, sondern auch, in welchem Maße die höchste Dauerleistung als Variable der strategischen Aufgaben, die mit dem vorhandenen Kohlenvorrat zu lösen sind, angesehen werden will. Es sei hier zur weiteren Illustrierung dieser Tatsache nur noch das Beispiel der „Monmouth“ angeführt, die auf der S. 783 erwähnten Fahrt mit Rücksicht auf die zurückzulegende Strecke (3000 Seemeilen) nicht mehr als 16 bis 17 Seemeilen durchschnittlich zu leisten vermochte, während sie auf einer späteren

Digitized by Google

Reise von Plymouth nach Gibraltar (1000 Seemeilen) 20,5 Seemeilen Dauergeschwindigkeit erzielte.

Die Geschwindigkeit hängt somit in ihrer absoluten Größe nicht nur von der augenblicklichen Leistungsfähigkeit der maschinellen Anlage ab, sondern sie ist bei allen größeren Operationen vor allem eine Funktion des Aktionsradius in Verbindung mit der zu lösenden strategischen Aufgabe. Nichts ist daher bedenklicher und führt leichter zu Trugschlüssen, als auf Grund von Probefahrten den Geschwindigkeitsfaktor bewerten und darauf basierten kleineren Geschwindigkeitsdifferenzen in der Praxis einen ausschlaggebenden Einfluß zubilligen zu wollen, wie das bei theoretischen Betrachtungen, bei Kriegsspielen usw. aus Mangel an praktischen Unterlagen nur zu leicht der Fall ist.

Aus den Aufgaben des Aufklärungsdienstes ein bestimmtes Maß für die absolute Maximal- oder Dauerleistung der Panzerkreuzer herauskonstruieren zu wollen, ist daher unmöglich, selbst wenn man imstande wäre, das Operationsgebiet so scharf zu begrenzen, daß alle diese Aufgaben beeinflussenden geographischen Faktoren sich übersehen ließen. Aber auch selbst diese Vorbedingung wird niemals zu erfüllen sein.

Als Maßstab für die Geschwindigkeitsbemessung müssen vielmehr drei Faktoren angesehen werden: die Maximaldauerleistung gleichaltriger eigener und fremder Linienschiffe und die Maximalleistungsfähigkeit fremder Panzerkreuzer. Eine sichere von kleinen Zufälligkeiten im Betriebe (Reinheit der Kessel usw., Güte der Kohlen, Montagefehlern, Rohrundichtigkeiten, Reinheit des Schiffsbodens) unabhängige Geschwindigkeitsüberlegenheit über die eigenen und fremden Linienschiffe ist erforderlich einmal, um Detachierungen ohne erhebliche Geschwindigkeitsbeschränkung des Gros überhaupt möglich zu machen und dann, um ein Fühlungnehmen, -halten und -wiederaufnehmen bei momentanem Verlust sicherzustellen. Je höher der Überschuß ist, um so vollkommener wird sich der Aufklärungs- und Sicherungsdienst gestalten. Seine zahlenmäßige untere Grenze kann nach den Erfahrungen der Praxis auf etwa 4 Knoten normiert werden.

Solange man von einer Einheitsgeschwindigkeit des Linienschiffes sprechen konnte — und das war im letzten Dezennium des vorigen Jahrhunderts nahezu der Fall — genügte in diesem Punkte für die untere Grenzbestimmung der Kreuzergeschwindigkeit als Maßstab das, was die eigenen Linienschiffe leisteten. Eine Tendenz der Geschwindigkeitssteigerung in der Linienschiffsbaupolitik ist indessen in den neueren Projekten unverkennbar. Die Linienschiffsmaximalgeschwindigkeiten bewegen sich heute zwischen 18 und 21 Knoten („Dreadnought"), wenn man die ganz herausfallenden neuesten italienischen Bauten der „Vittorio Emanuele"-Klasse als Linienschiffe nicht rechnet. Um daher den obigen Anforderungen zu entsprechen, müßte der moderne Panzerkreuzer heute zwischen 23 und 25 Knoten Höchst- und dementsprechend etwa 21 bis 22 Knoten Dauergeschwindigkeit wenigstens haben ohne Rücksicht auf den Aktionsradius.

Wird diese Forderung auch bis zu einem gewissen Grade durch den Umstand beschränkt, daß die Geschwaderdurchschnittsgeschwindigkeit unter der des einzelnen Schiffes steht, so darf doch nicht vergessen werden, daß eben mit Rücksicht auf diese Steigerungstendenz die Geschwindigkeit schnell veraltet.

Schließlich muß der Panzerkreuzer, soll er seine Aufgaben erfüllen können, imstande sein, einer überlegenen Zahl von feindlichen Panzerkreuzern auszuweichen oder doch wenigstens sich nicht von ihnen einholen zu lassen, denn nur auf diese Weise läßt

Digitized by Google

sich eine zahlenmäßige Unterlegenheit bis zu einem gewissen Grade korrigieren, ohne dem Zwecke der Aufklärung zu schaden, vorausgesetzt, daß eine ausreichende Kampfkraft im einzelnen vorhanden ist. Diese Forderung führt zu einer ziemlich genauen unteren Grenzbestimmung der Maximalgeschwindigkeit. Maßgebend für dieselbe werden die Höchstgeschwindigkeiten fremder Panzerkreuzer jedoch mit der Beschränkung sein, daß bei einer Verfolgung, um die es sich hier handelt, die Durchschnittsgeschwindigkeit mehrerer praktisch immer unter das Maß des einzelnen heruntersinkt aus Gründen, die schon weiter oben angedeutet sind. Geschwindigkeitsgleichheit mit den zeitgenössischen Typen anderer Seemächte wird dieser Forderung entsprechen.

In welchem Maße geringe Geschwindigkeitssteigerungen den Gewichtsanteil am Deplacement vermehren, ersieht man am besten aus folgender annäherungsweise genauen Zusammenstellung:

	„Fürst Bismarck"	„Prinz Heinrich"	„Prinz Adalbert"	„York"	„Scharnhorst"
Maschinelle Anlagen nebst Zubehör	13,9 %	15,6 %	17,1 %	18,7 %	16,6 %
Ungefähre Zunahme . .		1,7 %	1,5 %	1,6 %	— 2,1 %
Geschwindigkeit (maximal)	19 Sm	20 Sm	20,5 Sm	21,4 Sm	22,5 Sm
Zunahme		1 Sm	0,5 Sm	0,9 Sm	+ 1,1 Sm

Der Geschwindigkeitszunahme von 1,4 Knoten stehen also bei einer Steigerung über 20 Knoten 3 Prozent + 6 Prozent (Deplacementszunahme) = 9 Prozent Gewichtszunahme gegenüber, während diese bei einer Steigerung von 19 auf 20 Knoten nur 1,7 Prozent ausmacht, wenn man annimmt, daß die höhere Gefechtskraft und Normalkohlenfassung des „Fürst Bismarck" seinen Deplacementsüberschuß über „Prinz Heinrich" ganz absorbiert.*) Bei „Scharnhorst" wird das günstigere Verhältnis zwischen Maschinengewicht und Geschwindigkeit einmal durch ein besseres Verhältnis zwischen L/B hervorgerufen, welches bei den anderen Kreuzern wegen ungenügender Schleusenlängen in Wilhelmshaven nicht möglich war. Ebensosehr wirkt auf Herabminderung der Prozentzahl für Maschinengewicht aber auch die Wahl eines engrohrigen Wasserrohrkesseltyps, wodurch etwa 220 Tonnen Gewicht gespart sind. Andere Nationen haben diesen Kesseltyp nicht eingeführt, sie haben infolgedessen höhere Kesselgewichte. Wie die Verhältnisse in dieser Beziehung bei den führenden Seemächten liegen, geht aus folgendem hervor: England hat bisher bei seinen Panzerkreuzern zu einem Fünftel Zylinderkessel und zu vier Fünfteln weitrohrige Wasserrohrkessel (Babcock-Wilcox, Belleville, Niclausse, Dürr, Yarrow) verwendet, es geht bei seinen neuesten Projekten zu dem weitrohrigen Einheitstyp über, während Frankreich, das seit 1905 damit umgeht, wie Deutschland den engrohrigen Einheitstyp einzuführen, noch zu keinem definitiven

*) Die Schiffsformen lassen Schlüsse aus diesem Vergleich insofern zu, als auch das Verhältnis von L/B von 5,9 bis 6,1 anwächst.

Digitized by Google

Entschluß gelangt ist. Die Vereinigten Staaten haben sich bei allen neueren Panzerkreuzern für das weitrohrige Babcock-Wilcox-System entschieden. Die Gewichte dieser verschiedenen Systeme aber stellen sich in ungefähren Zahlen pro indizierte Pferdestärke wie folgt: Zylinderkessel 50 kg, weitrohrige Wasserrohrkessel 33 kg und engrohrige 25 kg. Wenn man diese Zahlen und ein Maschinengewicht von 45 kg pro indizierte Pferdestärke den neuesten französischen Typen, wie sie vom „Léon Gambetta" bis „Edgar Quinet" (nach den ursprünglichen Plänen)*) entwickelt sind, zugrunde legt, so erhält man ein charakteristisches, wenn auch vielleicht kein ganz einwandfreies Bild darüber, was Geschwindigkeit in Gewichten kostet, sobald sie über eine gewisse Größe hinaus gesteigert wird. Die prozentuale Zunahme des Maschinenanteils am Deplacement beträgt nämlich bei einer Steigerung von 22 („Léon Gambetta") auf 24 Knoten („Edgar Quinet") und bei gleichzeitiger Deplacementssteigerung um 13 Prozent nicht weniger als 5 Prozent rund gerechnet. Diese 2 Knoten Geschwindigkeitszuwachs erfordern somit, da an der Gefechtskraft nichts und an der Kohlenfassung wenig geändert ist, ein absolutes Mehrgewicht von etwa 18 Prozent des „Léon Gambetta"-Deplacements von 12 500 Tonnen, und der maschinelle Gewichtsanteil des ursprünglichen „Edgar Quinet" beläuft sich auf beinahe 22 Prozent des Deplacements von 14 300 Tonnen. Rechnet man hierzu noch eine normale Kohlenfassung von 1500 Tonnen, so werden von dem Riesendeplacement allein rund 32 Prozent nur für den Bewegungs- und Geschwindigkeitsfaktor verschlungen.

Diese Zahlen geben indessen, abgesehen von kleineren Unstimmigkeiten, welche auf eine ungenaue Gewichtsgrundlage zurückzuführen sind, keine allgemeine Norm, weil die indizierten Pferdestärken pro Tonne Deplacement, um die gleichen Geschwindigkeiten zu erzielen, bei Frankreich nach den offiziellen Angaben fast immer höher sind als bei anderen Marinen. So erfordern „Léon Gambetta" 2,2 indizierte Pferdestärken pro Tonne für 22 Seemeilen, „Ernest Renan" 2,6 für 23 Seemeilen, während der englische Panzerkreuzer „Minotaur" nur 1,8 für 23 Knoten und der deutsche „Scharnhorst" 2,2 indizierte Pferdestärken bei derselben Geschwindigkeit verlangen. Der Grund für diese Differenzen ist wohl hauptsächlich in den Unterwasserformen in Verbindung mit dem Verhältnis von Länge zur Breite zu suchen.

Ein näheres Eingehen hierauf würde zu weit in technische Details führen. Nur eins sei hier bemerkt: Die absolute Länge spielt nicht in dem Maße eine Rolle für die Geschwindigkeitsgröße, wie man gemeinhin anzunehmen geneigt ist. Frankreich versucht die hohen Geschwindigkeiten seiner Panzerkreuzer hauptsächlich durch Längensteigerung zu erreichen. Es ist bei den ursprünglichen „Edgar Quinet"-Plänen bis auf 161 m gegangen und bewegt sich in dem Verhältnis von L/B bei seinen neueren Bauten zwischen 7,3 und 7,5, während die Konstruktionen anderer Nationen sowohl in der absoluten Länge als auch in dem Verhältnis L/B dagegen sehr erheblich zurückstehen (Deutschland L/B = 6,1 bis 6,3, England L/B = 6,2 bis 6,5, Vereinigte Staaten L/B = 6,8); und dennoch steht Frankreich mit der Anzahl der indizierten Pferdestärken pro Tonne Deplacement an der Spitze. Das schließt aber nicht aus,

*) Ich wähle wieder den „Edgar Quinet" nach seinem ursprünglichen Plan, um ein genügend großes Maß für die Geschwindigkeitssteigerung zu haben.

Digitized by Google

daß Geschwindigkeitssteigerung in erster Linie Längensteigerung erforderlich machen wird, und die hierin durch die Wilhelmshavener Schleusen gezogene Grenze war bisher die Ursache für das Zurückbleiben der Geschwindigkeit der deutschen Panzerkreuzer bis „Roon".

In der schnellen Zunahme der Länge mit der geringsten Geschwindigkeitssteigerung und in den damit verbundenen sehr bedeutenden Nebenkosten für Dock- und Hafenerweiterungen wird somit ein wesentlich hemmendes Moment für weitere erhebliche Geschwindigkeitssteigerungen zu suchen sein, wenn nicht die Entwicklung der Turbine noch einen gewissen Geschwindigkeitsgewinn ohne Längensteigerung mit sich bringt.

Diese Betrachtungen leiten zu einem anderen Punkte über, der Manövrierfähigkeit, die, wie zu Anfang dieses Kapitels erwähnt wurde, in einzelnen Fällen von ebenso großer Bedeutung für den als Aufklärungsschiff operierenden Kreuzer sein kann, wie sie es unter allen Umständen für die Verwendung im Verbande während der Schlacht sein muß. Die Aufgaben des Aufklärungsdienstes, besonders das nächtliche Fühlunghalten werden den Panzerkreuzer stets besonders stark Torpedobootsangriffen aussetzen, welchen durch hohe Beweglichkeit wirksamer als durch Kanonen und Scheinwerfer begegnet wird. Im Verbande aber, besonders bei schnell wechselnden taktischen Situationen, vor die der Panzerkreuzer in der Schlacht ebenso gestellt werden kann wie das Linienschiff, wird die Beweglichkeit unter Umständen zur Lebensfrage, zumal wenn der Gegner in der Zahl überlegen ist. Große Manövrierfähigkeit und große Länge aber stehen sich diametral gegenüber. Die Drehfähigkeit ist eine Funktion des Verhältnisses von L/B, sie läßt sich indessen erheblich durch Verkürzung des Kiels, d. h. durch Verminderung des Drehwiderstandes, verbessern. Verschlechtern demnach die durch die wachsenden Geschwindigkeitsanforderungen schnell zunehmenden Längendimensionen das Drehvermögen, so kann dem bis zu einem gewissen Grade durch entsprechende Wahl der Unterwasserformen und selbstverständlich in bestimmten Grenzen durch Vergrößerung des Ruders begegnet werden. Prüft man nach diesen Gesichtspunkten die neueren Panzerkreuzer, so erkennt man aus den Unterwasserformen, daß bei den französischen Bauten im Gegensatz zu denen anderer Seemächte ein Streben nach Korrektur der an und für sich schon besonders großen Längen nicht vorhanden ist. Man wird daher bei den französischen Panzerkreuzern mit einem sehr schlechten Drehvermögen zu rechnen haben und in der Annahme nicht fehl gehen, daß die neuesten Bauten mit einem Drehkreisdurchmesser von schätzungsweise 1000 m und darüber obigen Forderungen nicht mehr entsprechen. Die schlechte Manövrierfähigkeit des „Léon Gambetta" soll nach den vorhandenen Nachrichten die Ursache für seine zahlreichen Unfälle im Hafen von Brest gewesen sein und zu der Erwägung geführt haben, den Neubauten Bugruder zu geben.

Schließlich noch einige Worte über den taktischen Wert der Geschwindigkeit. Die Rolle, welche der Panzerkreuzer in der Schlacht zu spielen berufen sein wird, ist aus Mangel an praktischen Erfahrungen mit dem heutigen Typ, der große Geschwindigkeit mit bedeutender Gefechtsstärke verbindet, noch wenig geklärt.*) In der

*) Bei den taktischen Übungen der englischen Flotte spielen die Panzerkreuzer eine große Rolle, siehe auch „Marine-Rundschau", April 1905, S. 508: Gefechtsübungen der englischen Kanal- und Atlantikflotte.

Digitized by Google

Schlacht bei Tsuschima bestand das ganze 2. japanische Geschwader aus Panzerkreuzern. Aus Mangel an Linienschiffen wurden sie mit in der Linie verwendet. Bei ihrem verhältnismäßig geringen Geschwindigkeitsüberschuß über die Linienschiffe waren sie für Umfassungsmanöver unabhängig vom Gros auch wenig geeignet. Tsuschima liefert somit kein Beispiel für die taktische Verwendung der Panzerkreuzer. Das aber läßt sich ohne weiteres bei einigem Nachdenken erkennen, daß gut geführte Gruppen von modernen Panzerkreuzern, sofern sie nicht von gleichwertigen oder überlegenen gegnerischen Kräften ganz absorbiert werden, vermöge ihrer großen Geschwindigkeitsüberlegenheit einen hervorragenden, wenn nicht ausschlaggebenden Einfluß auf das taktische Verhalten der gegnerischen Linie auszuüben vermögen. Wir wollen hier als Beispiel nur an die Schlacht am Yalu erinnern, in welcher es nur durch die überlegene Geschwindigkeit des fliegenden japanischen Geschwaders dem Admiral Ito gelang, den Feind in der Front und im Rücken zugleich anzugreifen. Verfügt der Gegner über eine gleich starke Macht von solchen schnellen und kampfkräftigen Einheiten, so wird es bei richtigem taktischen Handeln auf beiden Seiten zu Teilgefechten kommen, bei welchen die Panzerkreuzerdivisionen sich gegenseitig binden und so einen nennenswerten Einfluß auf das taktische Handeln der Linienschiffsgros und damit auf den Ausgang der Schlacht nicht auszuüben vermögen. Die Schlacht bei Lizard in den englischen Atlantikmanövern 1901 liefert dafür ein Beispiel. Überall da aber, wo die Überlegenheit der Zahl von Panzerkreuzern ihre Verwendung auch gegen die Flügel der Linienschiffsgros möglich macht, ist eine Beeinflussung der taktischen Handlungsweise des Gegners und damit eine Einwirkung auf den Ausgang der Schlacht unabhängig von dem Kräfteverhältnis des Gros unausbleiblich.

Solche Panzerkreuzerdivisionen, an den Flügeln der Linie mit voller Bewegungsfreiheit nach allen Seiten aufgestellt, werden nicht nur durch Umfassung der feindlichen Spitze und Schlußschiffe bzw. der Flügelschiffe taktische Nachteile, in die die eigene Linie aus irgendwelchen Gründen geraten ist, wieder auszugleichen vermögen, sondern sie werden direkt imstande sein, durch einen Angriff auf die Feuerleeseite des Gegners zu passender Zeit eine Teilung, vielleicht sogar eine Lösung seiner Ordnung hervorzubringen.*) Überlegenheit an schnellen Panzerkreuzern vermag somit zum mindesten Geschwindigkeitsunterlegenheit der eigenen Linienschiffe auszugleichen. Sind die Linienschiffe vermöge ihrer hohen Kampfkraft die eigentlichen und alleinigen Instrumente, um die Schlacht durchzuschlagen, so können die Panzerkreuzer, so lange sie Freiheit des Handelns haben, infolge ihrer Schnelligkeit, verbunden mit einem gewissen Maß von Kampfkraft, der Schlacht oft das taktische Gepräge geben. Ihre ungebundene Mitwirkung wird dazu beitragen, schnell wechselnde und außerordentlich vielfältige taktische Situationen zu schaffen. Dieser Umstand wird sehr hohe Anforderungen an die Führung nicht nur der Verbände sondern auch der einzelnen Schiffe stellen.

Ein Punkt bedarf hierbei noch der Erwähnung. Ist das Gefecht auf große und mittlere Entfernungen die Normalform für den Panzerkreuzer, so ist für ein sicheres Zielen und Abkommen durch das Fernrohrvisier möglichste Freiheit von Erschütterungen Grundbedingung. Die heutige Kolbenmaschine erfüllt diese Forderung

*) Siehe „Marine-Rundschau", April 1905, S. 508: Gefechtsübungen der englischen Kanal- und Atlantikflotte.

Digitized by Google

bei höchster Geschwindigkeit, der Gefechtsfahrt des Panzerkreuzers, nur in sehr unvollkommener Weise. In dieser Beziehung verspricht die Einführung der Turbine Fortschritte.

Beruht nun die taktische Bewertung des Typs auf einer großen Geschwindigkeitsüberlegenheit über die eigenen und gegnerischen Linienschiffe, so ist es doch im Hinblick auf die Mannigfaltigkeit der Situationen unmöglich, dieses Maß genau zu fixieren. Die Forderungen, welche der Aufklärungsdienst stellt, werden daher auch hierfür maßgebend sein.

Werfen wir aus diesen Gesichtspunkten heraus einen Blick auf die gegenwärtig im Bau befindlichen Panzerkreuzer, so entsprechen augenblicklich 23 Knoten Konstruktionsgeschwindigkeit allen Anforderungen, wie sie oben gestellt sind. England ist bei seinen Panzerkreuzern der „Minotaur"-Klasse über diese Zahl noch nicht hinausgegangen, indessen darf nicht unbeachtet gelassen werden, daß gerade die englischen Bauten in der Bemessung der Pferdestärken einen recht hohen Sicherheitskoeffizienten aufweisen, der die Probefahrtsresultate oft um 1 bis $1^1/_2$ Knoten der Konstruktionsgeschwindigkeit überlegen macht. Ebenso sind die deutschen Kreuzer „Scharnhorst" und „Gneisenau" zu beurteilen, bei welchen äußere Rücksichten eine Längenbeschränkung nicht mehr notwendig machten. Man kann daher hoffen, daß „Scharnhorst" und „Gneisenau" praktisch 23 Knoten wenigstens erreichen werden.

Bei Frankreich ist trotz der großen Längenmaße und hohen Anzahl von Pferdestärken pro Tonne Deplacement ein nennbarer Überschuß der Probefahrts- über die Konstruktionsgeschwindigkeit bisher selten vorhanden gewesen. Ähnlich verhält es sich mit den Bauten der Vereinigten Staaten.

Aktionsradius.

In welchen Beziehungen der Aktionsradius zur Geschwindigkeit steht und wie er dieselbe zu beeinflussen vermag, ist in den obigen Ausführungen bereits erörtert. Nicht nur die strategische Verwendungssphäre an sich, sondern auch die Leistungsfähigkeit des Panzerkreuzers in derselben hängt von dem Kohlenvorrat ab, und jede Deplacementssteigerung wird schon bei gleicher Geschwindigkeit erhöhte Anforderungen an denselben stellen, weil die Pferdestärken wachsen. Weit mehr noch tritt dies bei Geschwindigkeitssteigerungen in die Erscheinung. Anderseits wird man immer bestrebt sein, die Kohlenfassung möglichst zu beschränken, und das umsomehr, je vollkommner sich die Technik der Kohlenergänzung auf See unter allen Wetterverhältnissen gestaltet. Um diesen Verhältnissen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen, versucht man den normalen Kohlenvorrat, d. h. den eigentlichen Bunkerinhalt mehr oder weniger herabzusetzen und in über dem Panzerdeck liegenden Reservebunkern und im Doppelboden das Mehr unterzubringen, welches man für notwendig hält, um die eigentliche Aktionssphäre zu erreichen. Es wird dadurch unter großer Ausnutzung von für andere Zwecke nicht geeigneten Räumen zugleich der Seitenschutz des Schiffes erhöht, anderseits aber auch je nach der Größe der Reserveladung ein Tieferfallen des Schiffes und somit eine Verringerung des Gürtelschutzes hervorgerufen, welche seine eigentliche Gefechtssphäre im Verhältnis der Größe dieser Ladung beschränkt. Im Interesse einer möglichst frühzeitigen Aktions-, d. h. Gefechtsbereitschaft liegt es daher nicht, wenn die Reserve-

ladung unter Kürzung der Normalladung, wie sie dem Konstruktionstiefgang zugrunde gelegt ist, hochgehalten wird. Ein solches Verfahren dient zwar einer großen Nutzbarmachung des Deplacements für die Geschwindigkeit und Kampfkraft, aber es rechnet von vornherein mit neutralen Räumen, in welchen die bis zu einem gewissen Grade herabgeminderte Defensivkraft eine Begegnung mit dem Feinde mehr oder weniger unerwünscht macht.

In der Bemessung des normalen Kohlenvorrats und in seinem Verhältnis zur Maximalladung weichen die einzelnen Seemächte nicht unerheblich voneinander ab. Während bei den englischen und deutschen Panzerkreuzern sich der Gewichtsanteil der normalen Bunkerfüllung auf etwa 8 Prozent des Deplacements beläuft und das Verhältnis von $\frac{\text{Normalladung}}{\text{Maximalladung}} = 1 : 2$ sich stellt, sind diese Zahlen bei den Vereinigten Staaten geringer (7 Prozent und 1 : 2,2), bei den französischen Bauten dagegen beträchtlich höher (9 bis 9,5 Prozent und 1 : 1,8). Welche Gründe die Franzosen veranlassen, dem Aktionsradius einen so hohen Anteil am Deplacement zuzubilligen, ist nicht bekannt. Sicherlich werden technische Gründe dabei eine Rolle spielen, vielleicht aber auch die Verwendungsabsichten, denen der französische Panzerkreuzer sein Dasein verdankt.

Der Umstand, daß der Panzerkreuzer der Natur seiner Verwendung nach in weit höherem Grade von der Kohlenversorgung unabhängig gemacht werden muß als das Linienschiff und daß ein hoher Kohlenverbrauch in seiner Tätigkeit begründet liegt, macht eine hohe Maximalkohlenfassung auch dort notwendig, wo die wahrscheinlichen Kriegsschauplätze sich eng an die heimischen Küsten anlehnen und geographisch beschränkt sind, und das Verhältnis zwischen Normal- und Maximalfassung wird um so größer sein müssen, je näher das Operationsgebiet den Heimatshäfen liegt.

Die eingangs formulierte Forderung: Genügende Seeausdauer, um die entferntesten in Frage kommenden Kriegsschauplätze zu erreichen und gelegentliche Detachierungen zu gestatten, will daher lediglich die Notwendigkeit großer Unabhängigkeit des Panzerkreuzers von der Kohlenversorgung charakterisieren und kann nur als ein Maßstab faute de mieux angesehen werden.

Gefechtskraft.

Im Wesen des Linienschiffs liegt es begründet, seinen Gegner zu vernichten, also im Nahkampf seine Hauptstärke zu entfalten. Der Panzerkreuzer hingegen soll als Aufklärungsschiff seinen Gegner nur niederkämpfen, wenn der Zweck es erfordert, im allgemeinen ihn sich aber nur vom Leibe halten, den feindlichen Aufklärungs- und Sicherungsgürtel durchbrechen und sich seinen Weg zum feindlichen Gros bahnen können, um seinen Zweck, die Aufklärung, zu erreichen. Der Kampf ist somit in dieser Eigenschaft nicht das Endziel, sondern nur Mittel zum Zweck. Endziel wird er erst taktisch in der Schlacht, aber auch hier in einer anderen Form als bei dem Linienschiff. Nicht eigentlich in der Niederkämpfung, sondern mehr in der Bindung seines Gegners ist auch hier der Hauptzweck des Panzerkreuzers zu suchen, wenigstens so lange er gegen die feindliche Linie zu wirken hat. Will der Panzerkreuzer hier Kampfschiff im Sinne des Linienschiffs sein, so tritt sofort der Wettkampf zwischen Artillerie und Panzer wieder in einer

Digitized by Google

Form in den Vordergrund, die zu Linienschiffsqualitäten führen muß und damit jenen in seinen letzten Konsequenzen schon eingangs als unmöglich bezeichneten Zwitter des Kreuzer-Linienschiffs anstrebt. Der Kampf auf große und mittlere Entfernungen wird somit für den Panzerkreuzer das Normale sein und das Kriterium abzugeben haben für die Bemessung der Zahl und Kalibergröße der schweren und Mittelartillerie und der Stärke und Verteilung des Panzers. Als Gegner aber, der diesen Faktoren als Maßstab zu dienen hat, darf man ihm immer nur seine eigene Schiffsklasse gegenüberstellen. Geht man über dieses Ziel hinaus und verlangt, daß der Panzerkreuzer auch Eigenschaften besitzen soll, die ihn für die Verwendung in der Linie befähigen, so müßte man seine Gefechtskraft nach den für Linienschiffe maßgebenden Grundsätzen bemessen, man müßte also den Panzer nach den Kalibern der Linienschiffsartillerie und die Geschützkaliber nach den Panzerstärken der Linienschiffe bemessen, was, wie gesagt, eine nicht zu erfüllende Forderung in sich schließt.

Die obige Formulierung der Grundsätze für die Bemessung der Gefechtskraft schließt indessen eine taktische Wirksamkeit des Panzerkreuzers auch gegen Linienschiffe, wie sie in dem Kapitel Geschwindigkeit kurz skizziert ist, keineswegs aus, wenn man nur daran festhält, daß er niemals als Hauptgegner das Linienschiff niederringen kann, sondern stets nur als Nebengegner durch wirksames Feuer auf die durch die eigene Linie gefesselte feindliche Linie das taktische Handeln dieser so beeinflussen soll, daß ein Vorteil errungen wird. Die überlegene Geschwindigkeit ermöglicht ihm hierbei die freie Wahl der Position, und die großen Qualitätsunterschiede, welche die heutigen Linienschiffsgeschwader aufweisen, werden seiner artilleristischen Wirksamkeit einen großen Spielraum lassen.

Wirksame Feuerüberlegenheit gegen fremde Panzerkreuzer auf große und mittlere Entfernungen eventuell auf Kosten der panzerbrechenden Wirkung soll als Kriterium für die Artillerie des Panzerkreuzers angesehen und angestrebt werden. Das schwere, große Granatwirkung auf weite und Durchschlagskraft auf mittlere Entfernungen von 50 hm bis 35 hm gegen die Hauptpanzerflächen des heutigen Panzerkreuzers gewährleistende Geschütz wird somit als Hauptkaliber in Betracht kommen, während ein leichteres Mittelkaliber zur Unterstützung des Massenfeuers hauptsächlich gegen die ungepanzerten Teile des Gegners und zur Bekämpfung der kleinen Kreuzer, Scouts und Torpedoboote unentbehrlich erscheint. Das schwere Kaliber muß daher in der Zahl der Geschütze so hoch bemessen werden, wie es die Deplacementsverhältnisse und eine artilleristisch noch günstige Aufstellung irgend gestatten.

Für die Wahl des Kalibers werden einerseits die Faktoren Feuergeschwindigkeit, hoher Munitionsvorrat und große Lebensdauer, anderseits, wie schon erwähnt, eine gewisse Panzerwirkung auf mittlere Entfernungen bestimmend sein. Ich möchte die Feuergeschwindigkeit allem anderen voranstellen, weil ich glaube, daß weniger durch eine hohe Breschierfähigkeit als durch die physische und moralische Wirkung des Massenfeuers gegen den Kommandoturm, die leichter gepanzerten und ungepanzerten Flächen eine wirksame Feuerüberlegenheit erzielt wird. Die Erfahrungen aus dem ostasiatischen Kriege bestätigen diese Annahme. Diese Feuergeschwindigkeit des einzelnen Geschützes im Ferngefecht voll auszunutzen wird eine Hauptsorge der Artillerie sein müssen.

Sind diese Überlegungen richtig, so folgt daraus, daß das Kaliber sich bis zu

Digitized by Google

einem gewissen Grade von dem stärksten gegnerischen Panzer unabhängig machen kann. Wie weit dies der Fall ist, soll später erörtert werden.

Zunächst möge eine Gegenüberstellung zeigen, inwieweit die neuesten Panzerkreuzerbauten einiger Seemächte den oben skizzierten Grundsätzen zu folgen scheinen. Ein Vergleich verbietet sich, weil die Zeiten der Inbaugabe zu weit auseinander liegen. Bei einer Schußzahl*) pro Minute von:

25,4 cm-Geschützen 1,5; 23,4 cm-Geschützen 3; 21 cm-Geschützen 3,5;
20,3 cm-Geschützen 3,5; 19,4 cm-Geschützen 3,5; 16,5 cm-Geschützen 5;
15 cm-Geschützen 9,0

würde sich das Bild folgendermaßen stellen:

Schiffsklasse und Jahr der Inbaugabe	Bug und Heck Schußzahl	Geschoßgewicht pro Minute**)		Breitseite Schußzahl	Geschoßgewicht pro Minute**)	
Deutschland:						
„Scharnhorst" 1904, „Gneisenau" . . .	14	21 cm	1582 kg	21	21 cm	2373 kg
	18	15 cm	738 kg	27	15 cm	1107 kg
England:						
„Duke of Edinburgh" 1903	9	23,4 cm	1552 kg	12	23,4 cm	2069 kg
	18	15 cm	810 kg	45	15 cm	2025 kg
„Warrior" 1904	9	23,4 cm	1552 kg	12	23,4 cm	2069 kg
		—	—	7	19 cm	631 kg
„Minotaur" 1905.	6	23,4 cm	1034 kg	12	23,4 cm	2069 kg
	14	19 cm	1270 kg	17,5	19 cm	1587 kg
Frankreich:						
„Léon Gambetta" 1900, „Ernest Renan" 1904	7	19,4 cm	602 kg	14	19,4 cm	1204 kg
	40	16,5 cm	2080 kg	32	16,5 cm	1664 kg
„Edgar Quinet", „Waldeck-Rousseau" 1906***)	21	19,4 cm	1806 kg	31,5	19,4 cm	2709 kg
Rußland:						
„Rurik" 1905†)	3	25,4 cm	681 kg	6	25,4 cm	1362 kg
	14	20,3 cm	1582 kg	14	20,3 cm	1582 kg
Vereinigte Staaten:						
„Washington" 1903, „Montana" . . .	3	25,4 cm	681 kg	6	25,4 cm	1362 kg
	36	15 cm	1620 kg	72	15 cm	3240 kg

Nimmt man an, daß gleiche Kaliber der modernen Geschütze ungefähr gleiches leisten, und rechnet man die 15 cm- und 16,5 cm-Geschütze, weil ihnen eine nennbare Panzerwirkung auf mittlere Entfernungen fehlt, zur Hilfsartillerie und die Geschütze von 19 cm aufwärts zur Hauptartillerie, so lassen diese Zahlen folgendes erkennen:

---

*) Diese Daten beruhen auf den bekanntgegebenen Schießresultaten. Das französische 19,4 cm-Geschütz leistet weniger, ist aber hier mit der gleichen Schußzahl wie das englische eingesetzt, um der Berechnung eine gleiche Basis zu geben.

**) Als Geschoßgewichte sind die in Weyers „Taschenbuch" gegebenen Daten benutzt.

***) Nach den neuesten Armierungsplänen, welche vorsehen:
Bug und Heck: sechs 19,4 cm-Geschütze,
Breitseite: neun 19,4 cm-Geschütze.

†) Der bei Vickers im Bau befindliche russische Panzerkreuzer „Rurik" ist mit vier 25,4 cm-, acht 20,3 cm-, zwanzig 12 cm-Geschützen armiert. Die 12 cm-Geschütze sind als für die Zwecke dieser Tabelle zu leichtes Kaliber nicht mitgerechnet.

Digitized by Google

1. Die Vereinigten Staaten opfern am ausgesprochensten der Panzerwirkung des einzelnen Schusses ein wirksames Massenfeuer im Sinne obiger Ausführungen, d. h. auf große Entfernungen.
2. England bewegt sich durch die Zweiteilung seiner Hauptartillerie auf der „Warrior"- und „Minotaur"-Klasse auf einer mittleren Linie, indem es sowohl große Panzerwirkung des einzelnen Schusses als auch Massenwirkung gegen schwächere Panzerziele anstrebt; es leistet zugunsten der Hauptartillerie von „Warrior" ab auf die Hilfsartillerie Verzicht.
3. Bei Frankreich ist Panzer- und Massenwirkung auf große Entfernungen bei „Léon Gambetta" und „Ernest Renan" am schwächsten ausgesprochen; einen wesentlichen Fortschritt bedeutet die „Waldeck-Rousseau"-Klasse.
4. Auf einer ähnlichen Linie wie England bewegt sich Rußland mit seinem „Rurik"-Typ, einem englischen Fabrikat, dem die Kriegserfahrungen bereits zugrunde liegen.
5. Deutschland strebt beides durch große Zahl der Hauptartillerie und ein leistungsfähiges Einheitskaliber an. Das tritt ganz besonders in die Erscheinung, wenn man bedenkt, daß das Deplacement des deutschen Kreuzers 2000 bis 3000 Tonnen kleiner als das der anderen zum Vergleich gestellten Schiffe ist, wenn man also die artilleristische Leistungsfähigkeit auf die Tonne Deplacement reduziert.

Zu einem einwandfreien Resultat, ob und inwieweit die Artillerie der genannten Panzerkreuzer den eingangs gestellten Bedingungen entspricht, werden wir indessen erst durch eine Analysierung der Ziele kommen, die ihr in diesen Typen gegenübertreten. Es ist eine eigentümliche, aber durch die Verhältnisse bedingte Tatsache, daß der Panzerschutz des Panzerkreuzers mit der Fortentwicklung der anderen Faktoren nicht gleichen Schritt hält. Die schnell zunehmenden Längendimensionen verlangen entweder eine Beschränkung der Panzerflächen oder der Panzerstärken. Beides hat seine großen Nachteile, weil es im Gegensatz zum Linienschiff die Hauptwirkungssphäre des Panzerkreuzers auf die großen und mittleren Entfernungen beschränkt. Kaliberstarker Panzerschutz ist nur bei einigen der zum Vergleich gestellten modernen Panzerkreuzer an den vitalen Teilen, den Maschinen- und Kesselräumen, dem Kommandoturm, selten bei den Türmen der schweren Artillerie vorhanden.

Die Aktionsfähigkeit, soweit sie auf Erhaltung der vollen Geschwindigkeit beruht, spielt beim Panzerkreuzer sowohl strategisch wie taktisch eine größere Rolle als beim Linienschiff. Je höher aber die Geschwindigkeit ist, um so größer ist auch die Bugwelle und damit der Wasserdruck, der bei Verletzungen in der Nähe der Wasserlinie vom Bug gegen die Querschotten im Vorschiff wirkt, um so größer auch die Wassermenge, welche das Innere des Vorschiffes belastet. Beide Wirkungen reduzieren die Geschwindigkeit erheblich. Diese Tatsache hat dazu geführt, teils durch Erhöhung des Bugpanzers, teils durch Korkdämme über dem Gürtelpanzer dem Bugschutz beim Panzerkreuzer besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, ohne daß indessen bisher ein befriedigendes Resultat erzielt wäre. Man kann ruhig sagen, daß die Bugpanzerungen der bis zum Jahre 1905 entstandenen Typen von den Granaten der schweren Artillerie vom 19 cm-Geschütz aufwärts auf mittlere Entfernungen selbst unter ungünstigen Auftreffwinkeln des Bug- und Heckgefechtes, wahrscheinlich sogar noch von den Stahlgeschossen der 15 cm- und 16,5 cm-

Digitized by Google

Hilfsartillerie bei günstigen Auftreffwinkeln durchschlagen werden. Ähnlich verhält es sich mit der Verletzlichkeit des Hecks, bei welchem ein Panzerdeck von 25 bis 50 mm nicht ausreichen dürfte, um den darunter befindlichen Rudermechanismus gegen die Schrägschüsse der schweren Artillerie auf mittlere Entfernungen zu schützen. Bug- und Heckgefechte sind aber beim Panzerkreuzer die Regel.

Wesentliche Fortschritte scheint man indessen bei den Neubauten des letzten Jahres zu machen. Als ein großer Fortschritt kann in dieser Beziehung der neue „Rurik" angesehen werden. Die Höhe seines Bug- und Heckschutzes beträgt durchweg 2,1 m über Wasser und 1,55 m unter Wasser. Hier sind die Tsuschima-Lehren bereits in die Praxis umgesetzt. Es kann nicht genug betont werden, daß, wenn Stärke und Höhe des Bug- und Heckschutzes miteinander in Konkurrenz treten, beim Panzerkreuzer immer die letztere zunächst zu bevorzugen ist, weil die Stärke wohl die Zahl der wirksamen Treffer zu reduzieren vermag, niemals aber im geringsten eine unzureichende, der Bugwelle und dem Seegang nicht Rechnung tragende Höhe zu kompensieren imstande ist.

Wenig Aussicht auf Erfolg hat dagegen die heutige schwere Artillerie der Panzerkreuzer gegen den Maschinenschutz der meisten zur Besprechung gewählten Typen. Fast alle verfügen sie über einen Gürtel, der sich in voller Stärke, wenigstens in der Wasserlinie, über die Maschinen- und Kesselanlagen ausdehnt und im Verein mit dem dahinter befindlichen Kohlenschutz und Panzerdeck etwa einer Stärke von 250 mm entspricht und somit, verglichen mit dem schwersten Kaliber (25,4 cm), kaliberstarken Schutz gewährt.

Als Kaliberbegrenzung der schweren Artillerie nach unten wird bei den heutigen Panzerstärken die Leistungsfähigkeit gegen den 15 cm-Panzer auf mittlere Entfernungen zu gelten haben. Diesen Anforderungen ist aber die 19,4 cm-Stahlgranate mit Kappe auf Entfernungen von 50 hm und bei 70° Auftreffwinkel bei 840 bis 870 m Anfangsgeschwindigkeit kaum noch gewachsen. Man wird umsomehr gezwungen sein, im Kaliber höher hinaufzugehen, als nicht die panzerbrechende Wirkung an sich, sondern vielmehr die Breschierleistung in Verbindung mit möglichst hoher Granatwirkung als Grundlage wirksamer Feuerüberlegenheit anzusehen ist, diese aber — bei den heutigen Geschoßkonstruktionen — die Durchschlagskraft infolge der geringeren Widerstandskraft der Geschosse erheblich herabsetzt. Das amerikanische 20,3 cm-Kaliber wäre bereits fähig, mit einer gut durchkonstruierten Panzergranate und einer kleinen Füllung von großer Sprengwirkung den gestellten Forderungen zu genügen. Das Streben nach einer wirklich leistungsfähigen Panzergranate, welche im Extrem die Vorteile des Stahlvollgeschosses mit denen einer Sprenggranate verbindet, scheint indessen noch bei keiner Marine zu einem befriedigenden Resultat geführt zu haben, so sehr die Ökonomie in der Kalibergröße gerade bei der schweren Artillerie des Panzerkreuzers auf eine baldige Lösung dieser Frage hindrängt. Bis dahin wird man sich mit einer Zweiteilung der Geschoßart und einer Verwendung der Granaten auf weite und der Panzergeschosse auf mittlere Entfernungen zufrieden geben müssen.

Wird aber verlangt, daß die Granate der schweren Artillerie noch den obigen Bedingungen gegen Panzer entsprechen soll, so würde selbst das englische 23,4 cm- und das amerikanische und russische 25,4 cm-Geschütz nicht mehr genügen. Diese Kaliber haben daher nur den Vorteil, daß die Grenzentfernungen für ihre Panzerwirkung ver-

Digitized by Google

größert werden, ein Vorteil, der bei der heutigen Zielbeschaffenheit und der taktischen Verwendung des Panzerkreuzers meines Erachtens den Nachteil geringerer Massenwirkung noch nicht aufzuwiegen vermag. Damit soll nicht gesagt sein, daß nicht die allgemeine Entwicklungstendenz des Panzerkreuzers zukünftig noch eine geringe Kalibererhöhung des schweren Geschützes bei denjenigen Staaten wünschenswert machen könnte, die heute sich an der unteren Kalibergrenze bewegen. Es wird das wesentlich von der Entwicklung des Schutzes abhängen. Auf alle Fälle muß aber die Grenze da liegen, wo die Zahl der Geschütze zugunsten der Kalibererhöhung beschränkt werden muß.

Bezüglich der Notwendigkeit und Kalibergröße der Hilfsartillerie kann man verschiedener Ansicht sein. England scheint sie von der „Warrior"-Klasse ab ganz aufgegeben zu haben; Frankreich geht bis zum 16,4 cm-Geschütz; die Vereinigten Staaten und Deutschland begnügen sich mit dem 15 cm-Geschütz. Meiner Ansicht nach darf die Hilfsartillerie nur Granatartillerie sein wollen. Die obere Grenze des Kalibers aber wird durch den Wunsch nach möglichst hoher Geschützzahl, die untere durch die Streuung auf großen Entfernungen und die Forderung genügender Wirksamkeit des einzelnen Schusses gegen ungepanzerte Ziele bestimmt. Das Kaliber innerhalb dieser Grenzen möglichst niedrig zu halten liegt in dem Wesen dieser Artillerie begründet.

Zum Schluß noch einige Worte über die Geschützaufstellung, die Kommandotürme und den Unterwasserschutz. Mit Ausnahme der traditionellen Turmaufstellung der Heck- und Buggeschütze ist die Unterbringung der Artillerie sehr verschieden bei den in Rede stehenden Typen. Die Franzosen haben das Einzel- und Doppelturmsystem für ihre Artillerie zuerst in geradezu vollendeter Form zur Anwendung gebracht, indem sie mit dieser Aufstellung nicht nur große Isolierung und Schutz des einzelnen Geschützes, sondern auch durch die Unterbringung große, von den Wetterverhältnissen unbeeinflußte Feuerhöhe und ein sehr starkes Bug- und Heckfeuer erreichen. Die Nachteile liegen in einer Gewichtsvermehrung des Panzers und dadurch bedingter Reduktion der Panzerstärken, welch letztere freilich wohl ebenso sehr durch die großen Längen der französischen Panzerkreuzer hervorgerufen wird.

In England ist man, seitdem mit der „Warrior"-Klasse das 15 cm-Mittelartilleriekaliber aufgegeben wurde, zur Turmaufstellung an Oberdeck übergegangen. Der Grund scheint einerseits in dem Bedürfnis zu liegen, alle Geschütze bei jedem Seegange gebrauchen zu können, anderseits scheint das Streben nach möglichst großen Feuerhöhen mitbestimmend hierfür gewesen zu sein. Welche Nachteile aber mit einer solchen Riesenarmierung schwerer Geschütze an Oberdeck für den Gesamtschutz des Schiffes verbunden sind, beweist das Aufgeben des Batteriepanzers bei der „Warrior"- und „Minotaur"-Klasse, und bei letzterer auch der Wegfall der Panzerquerwände, eine Maßnahme, welche sowohl zur Verringerung der Topslastigkeit als auch zur Gewichtsersparnis notwendig gewesen sein soll. Letztere soll im Panzer 380 Tonnen betragen. Die gepanzerten Turmschächte vermögen indessen hier kaum Ersatz zu bieten für das, was damit an Allgemeinschutz aufgegeben wird.

Die Vereinigten Staaten und Deutschland halten bei ihren zum Vergleich gestellten Typen an der Aufstellung der Mittelartillerie in zentraler, mehr oder weniger zusammengeschobener Batteriedeckskasematte fest, und selbst die vier schweren 21 cm-Geschütze der Breitseite sind bei dem deutschen Kreuzer „Scharnhorst" in Kasematten

Digitized by Google

untergebracht. Wo die Mittelartillerie neben zahlreicher schwerer Artillerie beibehalten wird, da wird sich eine Aufstellung in zwei Decks und die Anwendung der Zentralkasematte aus Raummangel kaum vermeiden lassen, trotz der Schwächen, die in der mangelhaften Isolierung der Geschütze, ihrer Zusammendrängung auf einen verhältnismäßig kleinen Raum, der geringen Feuerhöhe und in der geringen Widerstandsfähigkeit der Pfortenblenden liegen. Bei dem schweren Kaliber aber, bei dem der Wert des einzelnen Geschützes sehr groß ist, sollte das Streben nach einem möglichst vollkommenen Schutz alle anderen technischen Schwierigkeiten und Bedenken in den Hintergrund stellen und prinzipiell zur Turmaufstellung führen.

In der Bewertung der Kommandotürme, soweit sie in der Stärke des Panzers zum Ausdruck kommt, gehen die Ansichten mehr als in der Zumessung des Maschinenschutzes auseinander, und doch muß man logischerweise beiden eine gleiche Bedeutung für die Aktionsfähigkeit des Schiffes zuerkennen. Mag man auch über die Möglichkeit von zeitweiligen Störungen der Leitung nur durch den Chok des sich auf den Kommandoturm konzentrierenden Granatfeuers und die Unmöglichkeit, die durch die Sehschlitze selbst dem stärksten Turm anhaftenden Schwächen zu beseitigen, denken wie man wolle, eins bleibt sicher, der Kommandoturm mit seinem die Kommandoelemente bis zur Wasserlinie schützenden Panzerrohr deckt ebenso vitale Teile wie der Motorschutz. Was man dem einen an Panzerstärke zubilligt, soll man daher auch dem anderen nicht versagen, und beide müssen im Nahgefecht, das ja wohl für den Panzerkreuzer nicht die Regel, aber immerhin ein sehr möglicher Gefechtsfall sein wird, ausreichenden Schutz gegen die schwersten Kaliber der heutigen Panzerkreuzer gewähren. Versteht man hierunter Kaliberstärke und nimmt das 25,4 cm-Geschütz als Maßstab an, so würde der englische Kommandoturm ein ebenso großes Plus wie die der übrigen zum Vergleich gestellten Marinen ein Minus aufzuweisen haben.

Mit den großen Deplacements, welche heute für Panzerkreuzer zur Anwendung kommen, hat sich ferner der Wert des einzelnen Schiffes so erheblich gesteigert, daß wie beim Linienschiff so auch beim Panzerkreuzer dem Unterwasserschutz eine erhöhte Aufmerksamkeit gebührt. In welcher Weise die Kriegserfahrungen in dieser Beziehung zu verwerten sind, gehört nicht in diese Diskussion. Als Kriterium, wie weit man in dem Maße des Schutzes zu gehen hat, muß aber die Überlegung dienen, daß der Panzerkreuzer bei vielen seiner Operationen mehr der Torpedo-, namentlich der Minengefahr ausgesetzt ist als das Linienschiff und somit dieselben Schutzvorrichtungen verdient wie dieses.

Deplacement.

Vom rein militärischen Standpunkt ist das Deplacement, wie schon an anderer Stelle erwähnt, das Resultat der Mindestforderungen, welche an die einzelnen Eigenschaften eines Schiffstyps zu stellen sind. Erst wenn aus technischen oder anderen Gründen eine bestimmte Deplacementsgrenze nicht überschritten werden darf, wird ein Kompromiß zwischen den einzelnen Faktoren berechtigt sein. Man darf sich dann aber auch nicht verhehlen, daß unerwünschte Qualitätsschwächen die Folgen eines solchen Verfahrens sein müssen. Ist nun der deutsche Kreuzer „Scharnhorst“ mit seinen 11 600 Tonnen Deplacement den Ansprüchen gewachsen, welche den Bedürfnissen unserer Flotte entsprechend an die drei Grundelemente des Panzerkreuzers: Geschwindigkeit, Aktions-

Digitized by Google

radius und Gefechtskraft zu stellen sind? Die vorstehenden Ausführungen werden gezeigt haben, daß wir mit der Geschwindigkeit und Gefechtskraft im Vergleich zu den gleichalterigen Typen anderer Marinen an der unteren Grenze dessen uns bewegen, was gefordert werden muß, während wir in der Seeausdauer bei allerdings verhältnismäßig kleiner Normalladung den Ansprüchen voll genügen, die an unsere Panzerkreuzer zu stellen sind. Brauchen wir aber dank einer außerordentlich ökonomischen Ausnutzung des Deplacements einen Vergleich mit den 2000 Tonnen größeren Typen anderer Marinen nicht zu scheuen, so erscheint doch eine Deplacementserhöhung zugunsten der Geschwindigkeit und Gefechtskraft mit Rücksicht auf die neuesten fremden Projekte als unumgänglich notwendig.

V. Schlußwort.

Wir haben in der vorstehenden Skizze ein Bild von den vielseitigen und verschiedenartigen Aufgaben zu entwerfen versucht, welche dem Panzerkreuzer je nach den strategischen Zielen einzelner Marinen im Gegensatz zum Linienschiff zugemutet wurden und werden, Aufgaben, die in ihrer Vielgestaltigkeit immer wieder in die Versuchung führen, in der Vereinigung der Vorzüge des Kreuzers — Schnelligkeit und große Seeausdauer — mit denen des Linienschiffes — große Kampfkraft — die Vollendung des Typs zu erblicken. Die Gefahr, welche darin nicht nur für die Typenreinheit des Panzerkreuzers, sondern auch des Linienschiffs liegt, enthält eine doppelte Warnung: beim Panzerkreuzer nicht die Entwicklungsfähigkeit der Gefechtskraft, beim Linienschiff nicht die der Geschwindigkeit zu überschätzen. Nur wenn man beide Typen als das ansieht, wofür sie da sind, das Linienschiff als Mittel der Entscheidung durch den Kampf, den Panzerkreuzer aber als wertvollen Gehilfen, dieselbe vorzubereiten und zu beeinflussen, wird man zu einer harmonischen und ökonomischen Typenentwicklung kommen.

Vollerthun.

Digitized by Google

Die englische Seemachtpolitik und die Versorgung Großbritanniens in Kriegszeiten.

I.

Vor einigen Jahren hat die „Times“ in London mit einer interessanten Veröffentlichung begonnen. Sie druckt fortlaufend kurze Mitteilungen über die politische Lage von allgemeinem Interesse ab, welche sie am gleichen Datum vor 100 Jahren in ihren Spalten gebracht hat. Damit werden mancherlei Erinnerungen an die Zeit der französischen Revolution und die Napoleonischen Kriege wachgerufen, die uns zeigen, in welchem Geist die Zeitgenossen die Dinge aufnahmen. Speziell ist es bedeutsam, zu beobachten, wie die Pläne und Vorbereitungen der Franzosen für eine Landung in England die Öffentlichkeit beschäftigten, bis mit Trafalgar diese Gefahr beseitigt war. Lange Zeit hatte sie die ängstlichen Gemüter nicht schlafen lassen, denen sie größer erschien, als sie tatsächlich war.

Welche unermeßlichen Vorteile es für Großbritannien gehabt, daß es seit Jahrhunderten nicht vom Fuße feindlicher Heere betreten ist, außer von denen, die im Gefolge von Thronprätendenten der abgesetzten Dynastie aufgetreten sind, darüber hat sich im ganzen 19. Jahrhundert kein Politiker im Zweifel befunden. Und auf Grund dieser Überzeugung ist die britische Nation, man kann wohl sagen einmütig, Anhängerin der Blauwasser-Schule geworden, deren Grundgedanke ist, die englische Seemacht unter allen Umständen so stark zu erhalten, daß sie als Herrin der Meere die Küsten gegen jeden Angriff verteidigen, jeden Versuch der Landung einer feindlichen Armee unmöglich machen, die britischen Grenzen im Kriegsfalle an die feindlichen Küsten verlegen kann. Die hölzernen Mauern der Verteidigung Griechenlands waren auch das Symbol der Sicherheit Großbritanniens zu Anfang des 19. Jahrhunderts. Ihre auf technischen Gründen beruhende Umwandlung in eiserne und stahlgepanzerte Mauern hat diesen Grundgedanken und Angelpunkt aller englischen Politik keinen Augenblick erschüttert.

Zwar hat sich im Laufe des 19. Jahrhunderts die Ansicht gewandelt, wie stark der Flottenschutz sein müsse. Von der früheren Theorie, die englische Flotte müsse sich zu der damals allein in Frage kommenden französischen mindestens verhalten wie 3 : 2*) ist man entsprechend der veränderten Weltlage zu dem Prinzip des Zweimächte-Standard bzw. dem Dreimächte-Standard übergegangen, d. h. die englische Flotte muß nach der Überzeugung der Admiralität bzw. des Parlaments den zwei nächstgroßen oder gar den drei nächstgroßen Flotten gewachsen sein. Zu einer Zeit aber, als das gesamte Heeres- und Flottenbudget nur 11 Millionen £ ausmachte, sagte schon der Friedensfreund Richard Cobden, er würde keinen Moment zögern, 100 Millionen £ für die Marine auszugeben, wenn Grund zu dem Verdacht vorhanden wäre, Frankreich wolle es England gleich tun.

Auf Grund dieser Anschauung hat man die Ausgaben für die englische Flotte zunächst in der Zeit der wiederbeginnenden französisch-englischen Rivalität vom Jahre

*) Vgl. Richard Cobden, „The Three Panics“. — Ferner „The Burden of Armaments, A Protest by the Cobden Club“, London 1905, S. 14 ff.

Digitized by Google

1831 bis Ende der 40er Jahre von 4,2 auf 8 Millionen £, bis Ende der 50er Jahre auf 10 Millionen £, bis 1860 auf 13,3 Millionen £ gebracht. In den folgenden Jahren wurden sie längere Zeit wieder auf etwa 10 Millionen £ reduziert. — Dann kamen die neue Technik und neue Probleme zur Geltung, und Anfang der 80er Jahre begann die große Agitation für eine erhebliche Vermehrung.

Bis dahin hatte das Heer ständig etwa die Hälfte mehr verschlungen als die Marine, die ihre Größe nach wie vor allein an der französischen bemaß. Mit dem Jahre 1884 begann eine rapide Aufwärtsbewegung, die die Marine schnell an die Spitze brachte. Von 11 Millionen £ im Jahre 1884/85 stiegen die Kosten der Marine auf 18,5 Millionen 1894/95, 27,7 Millionen 1899/1900, 42,8 Millionen 1904/05, d. h. rund auf das Vierfache, während die Heeresaufwendungen in derselben Zeit sich von 17 Millionen auf 33,6 Millionen hoben.*) Bedenkt man, daß zwischen 1830 und 1850 das gesamte britische Budget in allen seinen Zweigen nur 52 bis 55 Millionen £ Ausgaben kannte, von denen also die Marineausgaben etwa $^1/_5$ betrugen, während es 1904/05 125 Millionen £ ausmachte, wovon die Marineausgaben allein ein reichliches Drittel in Anspruch nehmen, die heute gar nicht viel weniger verschlingen, als vor einem halben Jahrhundert das ganze Budget, so zeigt sich eine Verschiebung von allergrößter Bedeutung.

Das rapide Steigen der Ausgaben, das, wie sich hieraus ergibt, in ganz überwältigendem Maße auf den Aufwendungen für die Landesverteidigung und hierbei wieder auf den Marineforderungen beruhte, rief im Lande allmählich lebhafte Beunruhigung hervor. Während auf der einen Seite der Chamberlainismus**) das entsprechend verstärkte Einnahmebedürfnis und gleichzeitig andere weltmachtpolitische Fragen des Größeren Britannien durch eine Veränderung der Zollpolitik lösen wollte, klagten auf der anderen Seite die Anhänger der alten vorsichtigen Finanzpolitik, wie sie sich in Gladstones Zeiten so ausgezeichnet bewährt hatte, die zur Deckung der Ausgaben nötige Steuerbelastung sei derart hoch, daß hierdurch vor allem das britische Wirtschaftsleben in seiner Aufwärtsbewegung gehindert, die fortschreitende Kapitalanhäufung gehemmt würde.***) Dennoch war man sich nach wie vor einig darüber, daß das Ziel der Aufrechterhaltung der Vorherrschaft zur See unter keinen Umständen auch nur einen Moment aus den Augen gelassen werden dürfe. Es fragte sich nur, ob man nicht noch andere Hilfsmittel dafür in Tätigkeit setzen konnte. Neben Frankreich waren als Seemächte vor allem Nordamerika, des weiteren Rußland und Italien, Deutschland und Japan aufgetreten. Daß eine „splendid isolation" diesen gegenüber England, wollte es seine Vormachtpolitik aufrecht erhalten, in eine unhaltbare Situation gebracht hätte, war klar. Es galt, nachdem man über die Lage auf allen äußeren und inneren Gebieten zu vollkommener Klarheit gelangt war, das bisherige Vorgehen durch neue Maßnahmen zu ergänzen.

*) „Burden of Armaments", Part I, II2, III passim, p. 221 u. 223.

**) Vgl. hierüber meine Ausführungen in der „Marine-Rundschau" 1904.

***) Vgl. die bedeutsamen Ausführungen von Edgar Speyer, Esq., „Some Aspects of National Finance" vor dem Institute of Bankers am 7. Juni 1905, S. 5: The National Expenditure has in the past ten years exceedeed that of the previous decade by about 581 000 000 £. Under these circumstances it was naturally impossible for normal capital accumulations to take place etc.

Digitized by Google

II.

Die Entwicklung kann nicht wundernehmen. War England seit den Zeiten des Unterganges der Armada, der Niederkämpfung der Holländer, des älteren Pitt (siebenjähriger Krieg), und der Siege von Rodney bis Nelson die entscheidende Bedeutung seiner maritimen Leistungen immer wieder vor Augen geführt worden, so hatten die Begleiterscheinungen der Kämpfe seit 1793 ihm gezeigt, welche unendlichen materiellen Vorteile für die innere Entwicklung die unantastbare Überlegenheit zur See in Kriegszeiten bot, die das invasionsfreie Land so lebenskräftig, blühend und im Aufstieg erhielten, daß es das Steigen der Staatsschulden bis 1815 auf gegen 18 Milliarden Mark bei weniger als 20 Millionen Einwohnern ohne Schwierigkeiten zu tragen vermochte. Die folgenden Jahrzehnte ermöglichten eine unvergleichliche Ausnützung der politischen Seeherrschaft, indem man auch die wirtschaftliche Vormacht Englands zu einer unbestrittenen Tatsache zu machen vermochte.

Während im 16. Jahrhundert noch Deutschland, im 17. und bis Mitte des 18. Jahrhunderts Holland und zeitweilig rivalisierend mit ihm Frankreich als reichstes Land der Erde gelten konnte, hat sich England in den Kämpfen zwischen 1793 und 1815 diesen Titel erworben und ihn seitdem seit mehreren Menschenaltern unbestritten festgehalten. Es hat damit bewiesen, daß das viel zitierte Wort des Adam Smith: „Defence is of much more importance than opulence“ ebensowohl weiter ausgedrückt werden kann: Eine vollkommen gesicherte Verteidigungsstellung ist die unerläßlichste und beste Grundlage wie für anderes, so auch für wirtschaftliches Gedeihen.

III.

Die Entwicklung des meerbeherrschenden England in den ersten 8 Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts schuf aber einen eigenartigen Zustand, wie ihn die Welt vorher noch nicht gesehen hatte. Auf die Bevölkerung bezogen, bietet sich folgendes Bild: das Vereinigte Königreich, das Anfang des 18. Jahrhunderts wenig über 9 Millionen Einwohner und Anfang des 19. Jahrhunderts 15¾ Millionen, davon 10½ Millionen in England und Schottland verzeichnete, zählt heute gegen 44 Millionen, davon etwa 38¾ in England und Schottland. Die Bevölkerung hat sich also seit 1700 im 18. Jahrhundert auf mehr als 150 Prozent, im 19. Jahrhundert dagegen auf 400 Prozent vermehrt; sie hat sich im 19. Jahrhundert verdreifacht. Ihre Dichtigkeit beträgt heute im Vereinigten Königreich etwa 138 pro Quadratkilometer, 224 in England und Wales, 59 in Schottland, über 52 in Irland. Wo vor 200 Jahren 100, vor 100 Jahren 150 Menschen ihre Nahrung suchten, gilt es heute mehr als 400 Menschen zu erhalten. Die wirtschaftlichen Erscheinungen, die sich an diese Tatsache knüpfen, sind eigenartiger Natur. Man hat das Schlagwort geprägt: England ist zum Industriestaat geworden und ist allen Ländern auf dieser Bahn vorangeschritten. Hiermit haben sich allerlei mißverständliche Auffassungen verknüpft. Als Industriestaaten sind solche Länder definiert, welche nicht ihren Gesamtbedarf an Lebensmitteln daheim erzeugen und zur Deckung des Defizits landwirtschaftliche Produkte von außen einführen, die sie mit eigenen Industrieerzeugnissen bezahlen. Von anderer Seite, speziell sozialistischer, ist der Industriestaat mit dem Wort Exportkapitalismus in Verbindung gebracht und es ist gesagt worden, in einem Industriestaat riefen die

Digitized by Google

Kapitalisten große Exportindustrien ins Leben, um hierbei besonders erhebliche Profite einzuheimsen. Beide Erklärungen werden der Frage nicht voll gerecht, geschweige denn, daß sie sie erschöpften. Allerdings wäre die letztere Definition für das England zu Anfang des 19. Jahrhunderts richtig.

Das alte Großbritannien war im wesentlichen Agrarstaat, die Interessen der Landwirtschaft waren die überwiegenden und die landwirtschaftlichen Klassen die Träger der führenden Einflüsse in der Regierung. Das Zeitalter der Erfindungen und des Dampfes öffnete für einen neuen Mittelstand gute Aussichten, die er in der Errichtung von Fabriken auszunutzen und durch die Entfaltung eines Welthandels und einer Weltschiffahrt von ungeahnter Größe auf der breitesten Grundlage zu sichern suchte. Man war sich hier am frühesten der Bedeutung der Maschine und der Triebkräfte des Dampfes für die Errichtung einer wirtschaftlichen Vormachtstellung bewußt, und das Schlagwort, daß England zur Werkstätte der Welt werden müsse, war das Korrelat seiner maritimen Erfolge in der Sicherung der Herrschaft über alle Meere. Im 18. Jahrhundert war England in der Landwirtschaft nicht nur in der Regel ohne Einfuhren ausgekommen, sondern auf seiner Schafzucht begründete sich die Wollindustrie als Exportgewerbe, und seitdem man 1689 Exportprämien für Getreide eingeführt hatte, hat es zeitweilig auch fremde Märkte mit Getreide versorgt. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts war man durchaus in der Lage, seine Bedürfnisse an allen Hauptnahrungsmitteln daheim zu decken, und als Besitzer wichtigster Fundstätten von Rohmaterialien für die neue Technik, vor allen Dingen von Kohlen und Eisen, war man in dem Einfuhrbedürfnis an Rohstoffen für den heimischen Konsum lediglich auf gewisse Textilstoffe, wie die nun zur Bedeutung gelangende Baumwolle und die Seide, auf Genußmittel und ferner Schiffbaumaterialien angewiesen.

Der Gedanke, im großen Stil Exportland zu werden, entsprang dem Wunsche der neu aufstrebenden kapitalistischen Klasse, wie ja seinerzeit auch ursprünglich eine kleine Gruppe von Händlern das Wollgewerbe zur ersten großen, allbeherrschenden englischen Stapelindustrie gemacht hatte. — Mit Hungerlöhnen für die Arbeiter unter denkbar ungünstigsten Arbeitsverhältnissen wurden im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts die großen modernen Fabrikzentren gebaut. Ein reicher gewerblicher Stand, die für England charakteristische „upper middle class“, entfaltete sich als Bindeglied zwischen der unteren Bourgeoisie und dem Bauernstand einerseits, der Aristokratie anderseits, und vermochte in der Parlamentsreform von 1832 seinen Einfluß als maßgebenden an die Stelle der bisherigen agrarischen Vorherrschaft zu setzen. Unter dem Einfluß der Interessen dieser Schicht von Gewerbetreibenden, Fabrikanten, Großkaufleuten, Reedern und Finanziers nahm die englische Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsführung eine veränderte Richtschnur. Hatte man nach 1815 sich als wichtigste Aufgaben gesteckt, vermittels der Zoll- und äußeren Handelspolitik die Landwirtschaft wieder auf die äußerste Höhe des Gedeihens zu heben — enorme Zölle und Einfuhrverbote bei niedrigem Preisstand in der sogenannten „sliding scale“ setzten durch, daß in England für die Bevölkerung genügend Nahrungsmittel gebaut wurden, — so ging man nun zu der Politik der ausschließlichen und zielbewußten Förderung des Exportindustrialismus über, und England war seit der großen Zolltarifreform der 40er Jahre, in welcher die sogenannte Freihandelsbewegung die meisten Schutzzölle, vor allem die Getreidezölle,

Digitized by Google

die Vergünstigungen des Kolonialsystems und die Privilegien der Schiffahrtsakte aufhob, in der Tat ein typischer Exportindustriestaat. Die Wirkungen aber, welche diese Entwicklung primär auf einzelne Gewerbe und auf den englischen Bevölkerungsstand und dann sekundär rückwirkend auf die Bedürfnisse der englischen Volkswirtschaft ausübte, waren solche, wie man sie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sicher nicht vorausgesehen hatte; denn es traten neue Einflüsse zutage, an die man damals weder denken konnte, noch gedacht hat.

Die Aufhebung der Schutzzölle für landwirtschaftliche Erzeugnisse hat eine grundstürzende Wirkung auf die englische Landwirtschaft ausgeübt. Bis zum Krimkrieg war man in der Lage, seinen Nahrungsbedarf fast vollkommen selbst zu decken. Seit den 50er Jahren wurde zunächst Europa ein großer Getreidelieferant für Großbritannien, und Danzig erlebte die höchste Blütezeit, die es seit den Hansetagen gekannt hatte. Aber in ganz anderem Umfange machte sich dann die gesamte Verschiebung auf dem Getreidemarkt durch die Summe der Erscheinungen geltend, die seit den 70er Jahren zutage traten und die wir mit dem Wort „amerikanische Konkurrenz" zusammenzufassen pflegen: das Strömen der Einwanderer nach Amerika, dort der Zug nach dem Westen, die Erzeugung gewaltiger Mengen von landwirtschaftlichen Rohprodukten auf jungfräulichen Böden mit billigen Produktionskosten, die Verbilligung der Transportkosten durch den Ausbau der amerikanischen Eisenbahnen und die Umgestaltung der transatlantischen Frachtschiffahrt. Alles das trat seit den 80er Jahren voll zutage und verstärkte die an sich vorhandenen Tendenzen des Verlassens der Landwirtschaft und Strömens in die Industrien derart, daß die landwirtschaftliche Bevölkerung Großbritanniens nicht nur relativ, sondern alsbald absolut an Bedeutung sank und ihre Leistungen für die Versorgung des Landes bald nur noch Bruchteile des Bedarfs zu decken vermochten.

Hierauf begründete sich die eine Seite des Industriestaatproblems als Sekundärerscheinung. In ständig erhöhtem Umfang wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Zufuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen für die Ernährung der Bevölkerungsmassen des Inselreiches notwendig. Der Exportindustrialismus hatte die Bevölkerungsvermehrung außerordentlich angestachelt, die Landwirtschaft hielt mit dem erhöhten Bedarf zur Versorgung zunehmender Massen mit Lebensmitteln nicht annähernd Schritt und steigerte die Beschäftigungsgelegenheit überhaupt nicht. Die Importbedürfnisse nach dieser Richtung stiegen somit rasch. Dann aber wirkte das Schlagwort von der Werkstätte der Welt, — daß England es sich zum Ziel gesteckt hätte, die Rohmaterialien der ganzen Welt zusammenzubringen und sie in Industrieerzeugnisse zu verwandeln, — nicht etwa nur, wie gesagt, für die heimische Versorgung, sondern um die Lieferantenstellung in der ganzen Welt zu erwerben, die eigene Kapitalmacht zu stärken — mit voller Wucht. Die Industrien, einmal geschaffen und wachsend, gaben einer rasch zunehmenden Arbeiterbevölkerung Beschäftigung. Während man gewisse Rohmaterialien, Kohlen und Eisen vor allen Dingen, zunächst in ausreichendem und mehr als ausreichendem Umfange besaß, importierte man von anderen Rohmaterialien immer größere Mengen aus aller Welt, um sie im Lande zu verarbeiten. Gegen das Ende des Jahrhunderts begann man auch von dem einen der beiden Hauptrohstoffe, Eisen, erhebliche Mengen heranzuziehen.

Digitized by Google

Damit wurde Großbritannien in einer zweiten Richtung vom Weltmarkte abhängig. Was ursprünglich freie Wahl gewesen, wurde nun zum Zwang, es konnte seine Bevölkerung nur im Lande erhalten, wenn ihr eine Erwerbsgelegenheit geboten wurde. Die Millionen der Arbeiter der anwachsenden Exportindustrie machten aus dem Importbedürfnis nach zu verarbeitenden Rohmaterialien einen Selbstzweck der englischen sozialen Wirtschaftspolitik. Schon Gladstone äußerte zu Anfang der 60er Jahre in seiner Rede über Durchführung der letzten Schritte zum Freihandel, daß man der denkbar billigsten Zufuhren bedürfe, einmal, um das Volk zu ernähren, und sodann, um ihm Arbeitsgelegenheit zu erhalten. Die Importfrage war damit an die Stelle der Exportindustrieprobleme in den Mittelpunkt des Interesses getreten. Heutigentags ist der Hauptgrund der englischen Bezüge nicht Exportinteresse, nicht Kapitalisteninteresse, sondern das Importbedürfnis für die Erhaltung der breitesten Klassen im weitesten Sinne. England ist im eminentesten Maße ein Importwirtschaftsland geworden, in einer Entwicklung, wie sie, wie hier nur erwähnt sein mag, seither auch in etwas veränderten Formen, aber mit dem gleichen Ergebnis, vor allem Deutschland, daneben Belgien und teilweise Holland und Frankreich*) durchgemacht haben. Würden jener Staaten Zufuhren zeitweilig stocken, so würde das für die Ernährung und Beschäftigung einzelner Klassen oder des Landes schnell auf das allerempfindlichste sich wahrnehmbar machen. —

Mit dieser Entwicklung war für England ein politisches Novum geschaffen. In den napoleonischen Kriegen war es noch im wesentlichen in der Lage, in der sich etwa heute die Vereinigten Staaten befinden. Die Kriegsgefahr bestand nur in einer Landung feindlicher Heere im Mutterland oder Invasion der Kolonien. Vermochte man dies beides fern zu halten, so konnte ein länger fortgeführter Krieg Unglück bringen, aber nicht für die Lebensführung der britischen Bevölkerung unmittelbar verhängnisvoll werden. Heutigentags ist für das Exportwirtschaftsland eine zweite Gefahr vorhanden: die Abschneidung der äußeren Zufuhren von dem rings vom Meere umgebenen England; mit anderen Worten die Möglichkeit, daß, sei es durch Blockade der Küsten, sei es durch Kreuzerkrieg, seine Versorgung erheblich oder gänzlich unterbrochen wird.

IV.

Daß diese Situation für Anhänger der „jeune école“ entsprechend den französischen Traditionen des Kreuzer- und Kaperkrieges Verlockendes bieten mußte, liegt auf der Hand. Wurde man sich in Paris klar darüber, daß es nicht möglich sei, die englische Seemacht entscheidend zu besiegen, und ferner, daß ohne einen solchen vorherigen Sieg eine Landung in England ausgeschlossen war, so sonnte man sich an dem Gedanken, eine Anzahl moderner Jean Barts würde mit größtem Erfolge den Kampf gegen den britischen Handel aufnehmen und damit den Gegner an seinem Lebensnerv zu treffen vermögen. Eine falsche Interpretation gewisser Vorgänge aus dem nordamerikanischen Sezessionskriege führte zu einer Überschätzung der Leistungen

*) Bei Frankreich tritt die Entwicklung nicht so klar zutage, einmal wegen der stagnierenden Bevölkerungszunahme, sodann durch die Einverleibung Algiers in das Zollinland, wodurch man nicht erkennen kann, wie große Zuschüsse dieses geographisch getrennte Gebiet liefert.

Digitized by Google

der südstaatlichen Kreuzer, und man verkannte die wahren Gründe der Entstehung der Baumwollhungersnot in Lancashire.

Unverkennbar hat die Furcht vor den Gefahren, die ein erfolgreicher Kreuzerkrieg für die heimische Volkswirtschaft in sich schließen würde, in Großbritannien zeitweilig ernsthaft bestanden. Neben der Landungsfrage hat sie in der Agitation für eine stärkere Flotte seit 1884 eine große Rolle gespielt und wurde von der Navy League in Wort und Schrift gleich der ersteren in reger Agitationstätigkeit wirksam ausgenutzt.

Es mag unter den maßgebenden Marinepolitikern manche gegeben haben, die ebenso wie die romantischen Veröffentlichungen über eine Landung in England à la Battle of Dorking, und die neuesten Elaborate in der „Daily Mail“ und anderen Zeitungen auch die in zahlreichen Publikationen geschilderte Gefährdung der Versorgung Großbritanniens von vornherein als illusorisch angesehen haben. Immerhin wird man sich über eine Reihe der vorliegenden Probleme und Detailfragen selbst an maßgebenden Stellen zeitweilig im Zweifel befunden haben. Die Fragen der Ereignisse während eines zukünftigen Kriegs und ihrer Folgen sind zu neu und eigenartig, und wir haben noch zu wenig tatsächliche Erfahrungen darin. Es entsprach den Traditionen englischer Politik, daß man, als die Öffentlichkeit mehr und mehr beunruhigt wurde, sich entschloß, für eine möglichst eingehende Erörterung der Angelegenheit und breiteste Aufklärung des Landes über das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von wirklichen Gefahren einzutreten.

Nach dem südwestafrikanischen Kriege bildete sich eine „Association to Promote an Official Commission on Supply of Food and Raw Material in Time of War“, der eine große Anzahl hervorragender Persönlichkeiten des Landes, Mitglieder des Oberhauses und Unterhauses, fast 50 Admirale und zahlreiche Vertreter der verschiedenen interessierten Industriezweige beitraten. Sie veröffentlichten einen Aufruf, in dem es hieß, man habe sich, nachdem der Krieg die mangelnde Vorbereitung des Landes gezeigt hatte und nach 5jährigem erfolglosen Bemühen im Parlament zusammengetan, um die Einsetzung einer königlichen oder parlamentarischen Enquetekommission durchzusetzen. Hinsichtlich der Bevölkerung Großbritanniens gelte: 1. daß mehr als die Hälfte den Lohnarbeiterklassen angehörte, deren Einkommen, abgesehen von ländlichen Bezirken, wo es noch niedriger sei, nach den Ergebnissen zuverlässigster Untersuchungen sich zwischen 18 s und 50 s pro Woche bewege; daß 2. wenigstens 7 Millionen nicht über, häufig unter 23 s wöchentliches Einkommen hätten; jede nennenswerte Steigerung der Lebensmittelpreise würde ihnen den Unterhalt unmöglich machen; 3. hierzu würden sich bei einer Störung des Gewerbslebens im Falle eines Krieges zwischen England und einer oder mehreren Mächten zahlreiche weitere Arbeitslose gesellen. Die Bevölkerung hinge zu mehr als drei Viertel ihrer Versorgung von importierter Nahrung ab, die der Wegnahmegefahr in Kriegszeiten ausgesetzt sei.

Es frage sich, ob die Flotte stark genug sei; und ferner, wenn die Importe speziell des Hauptnahrungsmittels, Weizen, ausfielen, auf welche Vorräte das Land dann angewiesen sei, und wie sich der Brotpreis gestalten würde angesichts der Inanspruchnahme der Handelsflotte für Kriegszwecke, des Ausfalls von Getreidezufuhren aus bisherigen Lieferantenstaaten, der Fortnahme erheblicher Ladungsmengen durch den

Digitized by Google

Feind usw. Die gesamten Getreidehandelsinteressenten und 120 Trade Councils der Arbeiter schlossen sich dieser Bewegung an, deren Ergebnis war, daß die Regierung im April 1903 eine „Königliche Kommission" unter dem Vorsitz des Prinzen von Wales ernannte, der eine grundlegende Prüfung der Frage als Aufgabe gestellt war.

Unter den 19 Mitgliedern dieser Kommission waren Minister, Mitglieder des Ober- und Unterhauses, zwei Admirale, ein Professor der Rechtskunde, Beamte des Handelsamtes und eine Anzahl von Praktikern. In siebenundzwanzig Sitzungen zwischen dem 21. Mai 1903 und dem 27. Juni 1904 hat sie gegen einhundert Sachverständige vernommen, außerdem eine Anzahl briefliche Auskünfte eingezogen und entsprechende statistische Materialien sammeln lassen. Die Resultate wurden im Jahre 1905 zum größten Teil, soweit sich die Geheimhaltung des Materials nicht aus militärischen Gründen als notwendig erwies, in drei stattlichen Bänden der Öffentlichkeit übergeben.*) Dies umfangreiche Dokument gehört in seiner Sammlung von Tatsachen und statistischem Material zu den wertvollsten Veröffentlichungen über die Lage des Vereinigten Königreiches. Was die im Anschluß an die Zollagitation erschienene neuere Literatur wesentlich für die Ausfuhr bietet,**) die Agitationsliteratur auch über einzelne Industrien zutage fördert, empfängt eine sachgemäße Ergänzung hinsichtlich des tatsächlichen Bedürfnisses nach Einfuhren und der Form ihrer Herbeischaffung; ferner hinsichtlich der Rolle, die diese in der Gesamtversorgung spielen, des Verhältnisses heimischer Erzeugung zur Zufuhr des Bedarfs.

Darüber hinaus aber wird auch eine Reihe von völkerrechtlichen Fragen angeschnitten, die für die große Politik von Bedeutung sind und zur Erklärung eines veränderten britischen Standpunktes auf diesem Gebiet nach mehreren Richtungen hin dienen können. Schließlich wird eine Reihe von maritimen Problemen angedeutet, die für den Seeoffizier Stoff zum Nachdenken zu bieten vermögen. Die Resultate der Untersuchungen ergeben eine Reihe praktischer Vorschläge, von denen einige hinterher auch für andere Länder von Bedeutung sein dürften.

V.

Die Lage Großbritanniens als Insel macht die Übersicht über die Versorgungsmöglichkeiten zu einer verhältnismäßig leichten, und mittels einer im allgemeinen ganz ausgezeichneten Fachpresse für die einzelnen Gewerbe und einer wohlorganisierten Interessenvertretung der verschiedenen Berufe in Fachvereinen besitzt der britische Handels- und Gewerbestand die Möglichkeit, sich ständig gute Übersichten über die Lage eines jeden Spezialzweiges zu schaffen. Es ist sehr bezeichnend, wie man in England stets die heimischen Dinge gegenüber den auswärtigen als im Nachteil oder im Rückstand befindlich zu bezeichnen liebt, um dadurch möglichst intensiv zu Fortschritten anzufeuern, während man in Wahrheit die systematische Arbeit auf allen Gebieten mindestens ebensogut vorbereitet und leistet, wie in irgend einem anderen Land. Das gilt eben-

*) Report of the Royal Commission on Supply of Food and Raw Material in Time of War. With Minutes of Evidence and Appendix. London 1905. 3 Bände, Folio. Cd. 2643, 2644, 2645. XII u. 204 S.; XII u. 476 S.; XVI u. 356 S.

**) Vgl. vor allem die Blaubücher Cd. 1761, 1903 und Cd. 2337, 1904, und die 1904 von mir in der „Marine-Rundschau" zitierte Literatur.

Digitized by Google

sowohl von der privaten Sammlung von Handelsnachrichten wie von den amtlichen Konsulatsberichten usw., Parlaments- oder Regierungsenqueten und sonstigen amtlichen Veröffentlichungen. Diese sind stets außerordentlich sorgfältig gearbeitet und zeigen, wie gut man für derartige Untersuchungen geschult ist. Die Behauptung, daß die viel angegriffene deutsche Konkurrenz auf besserer oder systematischerer Vorarbeit sich aufgebaut habe, dürfte kaum zutreffen. Der einzige Unterschied ist vielleicht der, daß das, was in England von rein privaten Interessenvertretungen unternommen wird, in Deutschland gelegentlich halböffentlichen Körperschaften zufällt. Die Fertigstellung einer Übersicht, wie sie die verschiedenen Blaubücher über Englands Wirtschaftsleben gestatten, würde aber in Deutschland sicher größeren Schwierigkeiten begegnen und keine zuverlässigeren Resultate liefern als in England.

Zwischen den zwei Feldern, auf denen das Dasein des britischen Wirtschaftslebens sich aufbaut, der heimischen Urproduktion und der auswärtigen Rohmaterialzufuhr haben in den letzten Jahrzehnten die außerordentlichsten und merkwürdigsten Verschiebungen stattgefunden. Ein Gebilde wie die heutige britische Volkswirtschaft wäre vor einem halben Jahrhundert für eine Unmöglichkeit erklärt, ins Fabelreich verwiesen.

Die Ergebnisse der Untersuchungskommission hinsichtlich der Versorgungsquellen zeigen, daß Großbritannien seine Hauptnahrungsmittel in folgendem Umfang empfing:

1. Feldfrüchte.*)

	Aus dem Inlande:		Aus dem Auslande:	
	Mill. Zentner	Prozent	Mill. Zentner	Prozent
Weizen und Weizenmehl**)	29	20	120	80
Gerste	32	60	21	40
Hafer	59	77	18	33
Kartoffeln	118	95	7	5
Mais	—	—	54	100
Reis	—	—	6	100
Bohnen	3,9	59	3	41
Erbsen	3	54	2,2	46
Roggen	2,6	?	1,2	?

Das Hauptnahrungsmittel des Landes ist der Weizen. Von ihm wird also die ganz überwiegende Menge eingeführt, aber auch von den übrigen Feldfrüchten, mit Ausnahme von Hafer, Kartoffeln und dem Roggen, über welchen britische Produktionsstatistiken nicht vorliegen — es waren über 140 000 Morgen mit Roggen bestellt — kamen sehr beträchtliche Mengen als Nahrungs- und Futtermittel von außerhalb.

Die Entwicklung ist dadurch charakterisiert, daß, während die Importe rapide zugenommen haben, die Weizenfläche in Großbritannien im letzten Menschenalter auf weniger als die Hälfte zurückgegangen ist. 1870 betrug der Konsum 8,6 Millionen, 1904 27,7 Millionen Quarters (1 Quarter Weizen = 480 Pfund englisch); während aber zu ersterem Zeitpunkt noch drei Fünftel des Bedarfs daheim gedeckt wurden, war dies 1904 bei weniger als einem Fünftel, beinahe nur einem Sechstel, der Fall.

*) Die Gewichte sind die englischen, d. h. 1 Pfund englisch entspricht rund $^9/_{10}$ Pfund deutsch.

**) Das Quarter Weizen zu 480 englischen Pfund gerechnet.

Digitized by Google

2. Fleisch- und Molkereiprodukte usw.

	Aus dem Inlande:		Aus dem Auslande:	
	Tausend Tonnen	Prozent	Tausend Tonnen	Prozent
a. Fleisch	1246	55,5	1001	44,5
Rind-	663	63	386	37
Hammel-	314	62	193	38
Schweine-	270	40	410	60
	Tausend Zentner (für Milch: tausend Gallonen):*)	Prozent:	Tausend Zentner (für Milch: tausend Gallonen):	Prozent:
b. Molkereiprodukte:				
Milch	620	99,97	—	0,03
Käse	1,4	35,2	2,5	69,8
Butter	3,2	46,9	3,6	53,1
	Mill. Stück:		Mill. Stück:	
c. Eier	etwa 1897	45	2265	59

Von seinem gesamten Fleischbedarf empfing Großbritannien 1898 bis 1902 schon nahezu die Hälfte, von seiner Butter und seinem Käse mehr als die Hälfte bzw. fast zwei Drittel, von seinem Eierbedarf die größere Hälfte aus dem Auslande. Zieht man dazu in Betracht, daß 18 Millionen brit. Zentner Fisch von britischen und 2,5 Millionen Zentner Fisch von fremden Fahrzeugen in Großbritannien gelandet wurden, daß ferner der gesamte Bedarf an Zucker (etwa 30 Millionen Zentner), Kaffee (etwa 1 Million Zentner), Tee (etwa 3 Millionen Zentner) und ein sehr großer Teil der Konserven dem Auslande entstammt, so ist es klar, daß ohne ganz fundamentale Umwälzung der britischen Wirtschaft, wenn diese Zufuhren wegfielen, wohl zwei Drittel der Gesamtbevölkerung keine Nahrung im Lande fänden. —

Vor der Betrachtung der allgemeinen Wirtschafts- und speziell der marinepolitischen Bedeutung dieser Zahlen ist indes auch noch die andere Seite des Importproblems zahlenmäßig klarzustellen: der Import der gewerblichen Rohmaterialien, durch welchen in Großbritannien einmal die Versorgung der heimischen Wirtschaft mit den mannigfachsten Bedarfsartikeln bedingt ist, von welchem anderseits, insofern er die Grundlage wichtiger Exportindustrien ist, die Arbeitsgelegenheit und damit die Einnahmen jener breiten Bevölkerungsschichten abhängen, die in ihrem Unterhalt auf ununterbrochener Betätigung mittels ihrer Hände Arbeit angewiesen sind.

Die gesamte Baumwolle kommt aus dem Auslande. Die Jahreseinfuhr beträgt an 17 Millionen Zentner. Von der konsumierten Wolle in der Höhe von 7 Millionen Zentner werden heute reichlich drei Viertel aus dem Auslande eingeführt.

Ebenso kommt alle Seide aus dem Auslande; ihre Zufuhr hat von 1893 bis 1902 von 13 300 sich auf 7400 Ballen vermindert (1905 rund ebensoviel Ballen zugeführt). Auch die Jute entstammt ausschließlich, ebenso der Hanf und der Flachs ganz überwiegend dem Auslande. Ferner wird ein Viertel des Leders und ein weiterer noch viel erheblicherer Teil der zu Leder zu verarbeitenden Häute eingeführt, schließlich

*) Eine Gallone = etwa 4,55 Liter.

Digitized by Google

alles Petroleum, (250 Millionen Gallonen), der gesamte Gummi und sämtlicher Tabak. Hierzu kommt schließlich, daß die Eisenerzimporte ständig an Bedeutung zunehmen; zu 18 bis 20 Millionen Tonnen heimischer Erzeugung wurden zu Anfang des 20. Jahrhunderts schon etwa 7 Millionen Tonnen von auswärts eingeführt, da diese aber erheblich reicher waren als die heimischen Erze, lieferten sie bereits 41 Prozent des gesamten erschmolzenen Roheisens. Es ist dies eine um so bedeutsamere Wandlung, als Großbritannien, vor einem Menschenalter das erste Eisenland der Welt, 1870 noch nicht 1,5 und 1880 noch nicht 8 Prozent seines Erzes importierte. Es könnte allerdings wieder auf heimische Erzversorgung zurückgreifen, insofern es sich entschlösse, an die Stelle des wohl grundlos bisher bevorzugten Bessemer- (sauren) Prozesses des Stahlmachens den Thomas- (basischen) Prozeß einzuführen; doch ließe sich das natürlich nicht beim Eintritt eines Krieges im Handumdrehen machen.

Fügt man nun zu all diesem die zahllosen sonstigen Einfuhrbedürfnisse an Kupfer (über 200 000 Tonnen netto) und anderen edlen und unedlen Metallen, an mineralischen und vegetabilischen Rohstoffen der chemischen Industrie hinzu, so ist die absolute Abhängigkeit des Insel-Königreiches von der auswärtigen Versorgung durch den Seehandel für den Unterhalt seiner Bewohner klargestellt. Wären auch die Erzeugnisse mancher der Industrien zeitweilig ganz oder teilweise zu ersetzen, könnte man die Exporte zeitweilig einschränken, so wären doch die Folgen ganz unübersehbar, welche die erzwungene Arbeitslosigkeit infolge Rohmaterialmangels für die breitesten Schichten zeitigen würde. Schon der Ausfall der Zufuhren eines überwiegenden Teiles eines einzigen Rohmaterials, der Baumwolle, für längere Zeit hat in den 60er Jahren in dieser Stapelindustrie von Lancashire und damit in der Gesamtbevölkerung von Nordwest-England eine unvergeßliche Erschütterung hervorgerufen.*)

Im ganzen gliedert sich der Außenhandel nach der Handelsstatistik für den Spezialhandel dem Werte nach für die Einfuhren, wie folgt**) (abzüglich der Wiederausfuhren):

1898 bis 1902.

I. Nahrungs- und Genußmittel.		
A. Nahrungsmittel in Konkurrenz mit heimischen Produkten	136	Mill. £,
B1. Tropische Nahrungsmittel	52	" "
B2. Wein und Tabak	11	" "
Summe	190	Mill. £.
II. Gewerbliche Erzeugnisse.		
C. Rohmaterial der Industrie	111	Mill. £,
D. Halbfabrikate	11	" "
Summe	122	Mill. £.
E. Nicht klassifiziert	23	Mill. £,
F. Fertigfabrikate	43	" "
Summe	387	Mill. £.
III. Sonstiges	54	Mill. £.
Gesamtsumme	441	Mill. £.

*) Über die Baumwoll-Hungersnot von Lancashire vergleiche den Aufsatz im „Nauticus" 1900.

**) Vgl. auch A. L. Bowley, A Short Account of England: Foreign Trade in the Nineteenth Century, London 1893; derselbe, National Progress in Wealt hand Trade, London 1904; T. H. Schooling, The British Trade Year-Book, London 1905.

Digitized by Google

Es ergibt sich hieraus, daß schon um die Jahrhundertwende sich der Jahreskonsum an eingeführten Nahrungs- und Genußmitteln auf 4 Milliarden Mark, der Konsum von industriellen Rohmaterialien auf 2,5 Milliarden Mark belief. Die Zahlen haben sich inzwischen noch erheblich erhöht. Im Jahre 1905 bewertete sich die Nettoeinfuhr an Nahrungs- und Genußmitteln auf 4700 Millionen Mark, die Einfuhr der Rohmaterialien auf 3800 Millionen Mark bei einer Gesamteinfuhr von 11,4 Milliarden Mark. —

Die Bedeutung der Rohmaterialieneinfuhren für die Exportindustrie aber wird erst dadurch richtig beleuchtet, daß die Hauptexporte des Landes, Baumwollwaren, Eisenwaren, Kohle (welch letztere neuerdings die früher an dritter Stelle stehenden Wollwaren zeitweilig geschlagen hat) und Wollwaren sind. Die Textilexporte betrugen um die Jahrhundertwende jährlich über 2 Milliarden Mark, neuerdings über 2,5 Milliarden Mark. (1905 Exporte von Baumwollwaren 1850 Millionen, Wollwaren 600 Millionen, anderen Textilwaren 270 Millionen.) Die Eisen- und Stahlwarenexporte stiegen von 1 Milliarde auf fast 1300 Millionen. Die Gesamtexporte betrugen 1905 6600 Millionen Mark.

Bedeutsam ist, daß in der Baumwollindustrie nach zuverlässigen Schätzungen 80 Prozent der gesamten Baumwollwarenproduktion des Landes Exportware ist.*)

Ist bei der Eisen- und Wollindustrie der Anteil der Ausfuhr auch nicht so groß und relativ abnehmend an Bedeutung, so ist er doch immer noch ausreichend, um den Namen Exportindustrie für diese auf einer ganz überwiegenden bzw. sehr erheblichen Einfuhr von Rohmaterialien beruhenden Gewerbe zu rechtfertigen.

So ist der britische Wirtschaftskörper heute ein außerordentlich künstlicher Organismus mit zahlreichen Saug- und Druckpumpenorganen, deren ungestörtes Funktionieren allein ihm die Lebensfähigkeit sichert.

Beruht nun diese ungestörte Versorgung in Friedenszeiten auf einer ständigen Erhaltung und Verstärkung der britischen Zahlungsfähigkeit gegenüber den notwendigen Importen, die teils mit Exporten, teils mit den Zinsen der im Auslande arbeitenden Kapitalien, den Erträgen der Schiffahrt usw. bezahlt werden, und dementsprechend auf einer Wirtschaftspolitik, die nach allen diesen Richtungen fördernd einzugreifen sucht, vor allem auch die Beschäftigung der heimischen Arbeiter sicherstellt — so ergibt sich für den Kriegsfall eine weitere Reihe bedeutsamer Probleme, die in einem zweiten Aufsatz näher zu erörtern sind.

*) Bowley, National Progress S. 46.

(Schluß folgt.)

Ernst von Halle.

Digitized by Google

Wirtschaftliche und politische Eindrücke aus Mittelamerika.*)

Von Johannes Wilda.

Wenn schon meine 1904 und 1905 empfangenen Eindrücke auf der Westhemisphäre im allgemeinen den Lesern der „Marine-Rundschau" wohl wenig Neues bringen, so dürften sie doch hier und da ein festzuhaltendes Schlaglicht bieten.

Die Wahl meines Weges führte mich über St. Thomas zunächst an die dem deutschen Seeoffizier seit langen Jahren sehr bekannte Nordküste Columbiens. Um noch knapp vor dem Inkrafttreten des neuen Zolltarifs Waren ins Land werfen zu können, hatte unser Dampfer der H. A. L. seine Fahrt wesentlich beschleunigt; aus dem gleichen Grunde fand sich der lange Holzpier von Puerto Colombia reich von Dampfern unter deutscher (teilweise mit New York verkehrender), englischer, französischer und italienischer Flagge besetzt. Die Liegeverhältnisse sind dort nicht die günstigsten, da in der weiten Fläche bis zur Barre des Magdalenenstromes noch zu viel See aufkommen kann. Dessenungeachtet ist das nahe Cartagena mit seinem vorzüglich geschützten Hafen und bei aller diesem Platze zuteil gewordener Förderung nicht imstande gewesen, den Verkehr über das aufblühende Baranquilla zurückzudrängen. Der Kanal, der auch Cartagena den Wasseranschluß an die Hauptverkehrsstraße Columbiens, den Magdalenenstrom, sicherte, scheint infolge des Kontraktes mit der den gleichen Weg verfolgenden Bahnline außer Betrieb gesetzt zu sein und zu zerfallen.

Die ehemals deutsche, jetzt leider englische Eisenbahn Puerto Colombia—Sabanilla—Baranquilla vermochte für den momentanen Verkehr kaum genügendes Wagenmaterial zu stellen. Bei den Aus- und Einladearbeiten am Pier, zu dessen nicht überdachtem Kopf der Schienenstrang hinausgeht, sind viele Knaben beschäftigt; den Arbeitern wie den militärischen Wachen der lagernden Ballen wird eine Neigung zum stillen Erwerb von Kaffeebohnen, baumwollenen Unterjacken usw. nachgesagt.

Baranquilla selbst macht trotz bedeutender Firmen und seinen etwa 50 000 Einwohnern einen ziemlich trostlosen Eindruck. Ungeachtet einer elenden Finanzlage, der ungehemmten Papiergeldfabrikation und politischer Unsicherheit ließ die geschäftliche Stimmung der deutschen Firmen, in denen neben den Bremensern die Hamburger stark aufgekommen sind, nicht gerade auf Pessimismus schließen. Eher schon in Cartagena. Ein starkes Vordringen nordamerikanischer Industrieprodukte, denen die bessere, geschickt eingeführte englische Ware noch am sichersten standhält, macht sich geltend. Schon hier stößt man auf den nach Norden immer mehr zunehmenden Zug, der die deutschen Firmen aus Geschäftsinteresse auf die Einführung nordamerikanischer Erzeugnisse drängt, wodurch sie aus deutschen Förderern wesentlich zu Konkurrenten werden. Daß nordamerikanische Firmen deutschen Waren Eingang verschaffen, dürfte nur selten vorkommen; dagegen bedienen sie sich vielfach sprachgewandter deutscher

*) Von demselben Verfasser ist ein Werk in Vorbereitung unter dem Titel „Amerikawanderungen eines Deutschen", dessen erster Band demnächst beim Verein für deutsche Literatur (Herm. Paetel), Berlin, erscheinen wird.

Digitized by Google

Reisender, denen man es schließlich nicht verübeln kann, wenn sie Stellen mit freier Dispositionsmöglichkeit und einträglicheren finanziellen Bedingungen vorziehen.

Eine Reise nach Bogotá hinauf, so sehr sie lockte, lag gerade nicht innerhalb meiner Reisepläne; es war umsomehr darauf zu verzichten, als sich gerade wieder ein Zusammenstoß zwischen der konservativen, klerikal inspirierten Zentralmacht des inneren und fernen Hochplateaus mit den liberalen, in ihrer Entwicklung sich beengt fühlenden Küstenstaaten vorzubereiten schien, und man eventuell auf einen versperrten Rückweg zu rechnen hatte. Unter Reyes scheint neuerdings die unvermeidliche Entwicklung, der der Panamastaat vielleicht die Wege vorzeichnete, wieder gewaltsam aufleben zu wollen. Der mit Eisenschienen gepanzerte Kriegsdampfer „Herkules", ein sonst harmloser Heckraddampfer, war damals gerade den Magdalenenstrom hinaufgefahren, um eine Truppenentsendung der Zentralregierung zur Umkehr zu „überreden". An und auf dem Magdalenenstrom haben während der Revolutionen wiederholt blutige Kämpfe stattgefunden, von denen man in Europa wenig gehört hat. Hier wie auch in Zentralamerika ist die halb oder ganz indianische Soldateska doch nicht mit der üblichen Verachtung anzusehen, die Äußeres und Bewaffnung erwecken. Die Burschen sind nicht feige. An Entbehrungen gewöhnt, kommen sie mit ihrem Buschmesser überall durch und dürften, zumal sie als Schützen natürlich veranlagt sind, unter intelligenter Führung europäischen und nordamerikanischen geschulten Truppen manche harte Nuß zu knacken geben.

Der Isthmus stand gerade im Zeichen der nordamerikanischen Besetzung; der junge Panamastaat beriet seine ersten Grundlagen. Längs der Bahnlinie kampierten nordamerikanische Truppen, von denen auch einzelne Streifkorps gegen möglicherweise von Columbien bedrohte Punkte entsendet waren. Eine ernstliche Angriffsgefahr hat seit dem fast lächerlichen Ende der ersten gegen den Abfall nach Colon geschickten Expedition wohl niemals bestanden. Die Nordamerikaner machten einen guten militärischen Eindruck. Mißstimmungen hatten noch nicht Platz gegriffen; im Volke schien ein freundlicher Optimismus bezüglich des großen geschäftlichen Aufschwunges der Zukunft zu herrschen. Speziell in Panama erscheinen einige französisch und nordamerikanisch bediente Blätter, die auch in jenen Tagen, soweit sie sich mit uns beschäftigten, ihren Lesern wenig Freundliches über Deutschland zu sagen wußten. In der spanisch-amerikanischen Bevölkerung und Presse des übrigen Zentralamerika hatte sich eine geschlossene zielbewußte Sympathie-Bewegung gegen den Eingriff des starken nordischen Nachbarn nicht gezeigt; die Kundgebungen der spanischen Rasse verliefen rein platonisch.

Die maritime Machtentfaltung der Vereinigten Staaten in Colon erschien, den Umständen angemessen, gleichfalls nicht sehr bedeutend. — In Colon sind die Liege- und Ladeverhältnisse besser und entwickelter als in Puerto Colombia. In der Arbeitsorganisation steckt ein ganz anderer Zug. Der Jamaikaneger ist als Arbeiter stark vertreten. Beim gefürchteten Norder kann es vom November bis Januar auch in Colon ungemütlich werden; da hat der Kanalbau gründlich Fürsorge zu treffen.

Die noch im schwachen Arbeitsbetriebe befindliche Kanalstrecke bei Colebra interessierte besonders. Der Allgemeineindruck war der: Geschafft ist für den künftigen Kanal seitens der französischen Gesellschaften noch viel weniger, als man es in Europa glaubte; die Kosten der Fertigstellung werden sich auf eine enorme, den nordamerikanischen

Digitized by Google

Steuerzahlern noch unerwartete Höhe belaufen. Vor zehn Jahren dürfte auf Fertigstellung bei sofortiger Inangriffnahme — die bekanntlich, vielleicht aus vorwiegend politischen Gründen, nicht stattgefunden hat — kaum zu rechnen sein. An diesem Urteil können auch die optimistischen Aussprüche, die kürzlich in den Vereinigten Staaten verlauteten, nicht irre machen. Was die Wirkung der fertiggestellten Wasserstraße von Ozean zu Ozean betrifft, so dürfte sie dem Gesamtnutzen der Vereinigten Staaten eine Förderung zuführen, die in ihren europäische Interessen beeinträchtigenden Folgen meinem Erachten nach noch wesentlich unterschätzt wird. Es müßten denn Zeichen und Wunder geschehen, die, wie die großen Ereignisse des Ostens lehren, ja nicht ausgeschlossen sind. Wird doch auch die strategische Position, die die Union zu einer Aufrollung nach Norden und einer Beherrschung des Südens am Isthmus gewinnen könnte, seit den japanischen Erfolgen von den Nordamerikanern aus anderen Gesichtspunkten als zuvor beurteilt werden müssen.

Die nordamerikanische Arbeit in Costarica war das Wesentlichste, was schon 1904 dort auffiel; neuerdings sind Maßnahmen des New Yorker Bankhauses Speyer in der Presse mit Verschmelzungsplänen von Costarica und dem Panamastaat in Verbindung gebracht worden.

Auf dem Wege nach Port Limon liegt der beste Hafen des ganzen Küstenstriches, Bocas del Toro. Durch Schiedsspruch verblieb er gegen den Protest Costaricas der Republik Columbien und ging so selbander dem Panamastaate in die nordamerikanische Einflußsphäre über. Darin wird er verbleiben, ob nun Costarica und Panamastaat sich enger verbinden oder nicht. Die mittlerweile erfolgte Ausgabe der neuen Karte Costaricas von Professor Pittier scheint sich lange Zeit wesentlich wegen der Grenzunzufriedenheit Costaricas gegenüber dem Panamastaat verzögert zu haben. Colon, Bocas del Toro und Port Limon sollten durch eine Funkspruchanlage verbunden werden, dann auch durch eine Bahn. Urheber dieser Projekte war die nordamerikanische United Fruit Company bzw. deren Leiter Minor C. Keith, der große Mann Costaricas. Die politische Bedeutung dieser Bahn ist klar. Gleichzeitig soll sie wohl als Zufuhr-Transportmittel für die künftigen Arbeiterlager am Kanalbau dienen, aus welcher Versorgung auch Costarica Nutzen zu ziehen hofft. Die gewaltige Entwicklung der Bananenkulturen, an deren Transport nach den Staaten bekanntlich auch eigens dazu eingerichtete Dampfer der Hamburg—Amerika (Atlas)-Linie teilnehmen, ist ja unbestreitbar ein großes kulturelles Verdienst. Allein auf diesem wirtschaftlichen Weg hat sich das politische Übergewicht der nordamerikanischen Gesellschaft angebahnt.

Port Limon ist etwas gelbfieberverrufen, sonderlich gelten die Bananendistrikte für ungesund. Eigens für die Bananenabfuhr wurden die Eisenbahnen der U. Fr. C. gebaut, die sich süd- und nordwärts von Port Limon und ins Innere erstrecken. Wie jene Verlängerung nach Bocas del Toro und Colon geplant ist, so auch die nordöstlich nach dem Sarapiquital und über San Carlos an den Nicaraguasee.

Die Liegeverhältnisse der Frachtdampfer in Port Limon lassen zu wünschen übrig, besonders beim „Norder". Den vorteilhaften Pier der U. Fr. C. konnten wir nicht benutzen, da zur Zeit noch die heftigen Streitigkeiten zwischen dieser und der ihr den Schienenweg zum Hafen verweigernden englischen Besitzerin des älteren Piers bestanden. Diese englische Gesellschaft, gleichzeitig Besitzerin der bedeutsamsten Eisen-

Digitized by Google

bahn Costaricas, von Port Limon hinauf zur Hauptstadt San José, hat inzwischen, wie längst zu erwarten stand, trotz Unterstützung seitens der englischen Regierung den kürzeren gezogen. Die Bahn Port Limon — San José di Costarica, und damit ihr Pier, gingen dem Vernehmen nach in die nordamerikanischen Hände über. Der englische Einfluß in Costarica wäre damit als beseitigt anzusehen.

Die Stadt Port Limon hat sich nach den vorgenommenen Sanierungsarbeiten gut entwickelt, am beherrschendsten erscheinen die Gebäude der U. Fr. C. Die „Linie" auf das Hochplateau der Hauptstadt würde einträglich sein, wenn nicht die böse Abrutschungsstelle im Reventazontal bestände, die jährlich lange Unterbrechungen und enorme Kosten verursacht. Bisher erschien eine Überführung auf das rechte Flußufer an jener Stelle oder eine anderweitige Umgehung undurchführbar. Nebenbei bemerkt, ist diese Bahnlinie landschaftlich eine der schönsten des zentralen Amerikas. Costarica, speziell San José, überrascht durch vorgeschrittene Kultur. Es ist lächerlich, hier so obenhin von einem „Raubstaat" reden zu wollen, wie Unkundige dies häufig beliebten. Die derzeitige Regierung genießt große Achtung und steht deutschen Interessen sympathisch gegenüber. Ob sie nach der neueren Wendung der Dinge einer Einwanderung deutscher Elemente, für die weite Gebiete sonst vorzüglich geeignet wären, sich fördernd verhalten könnte, mag dahingestellt bleiben.

Die vorgeschrittene Kultur Costaricas beschränkt sich freilich wesentlich auf das von Vulkanen gesäumte Hochplateau sowie dessen Abdachungen zum Atlantik und zum Pazifik. Nördlich und südlich davon findet sich noch so viel spärlich oder gar nicht bewohntes, vom Urwald bedecktes und teilweise von schwer zugänglichen, hohen Gebirgen durchzogenes, unerschlossenes Land, daß vielleicht kein anderer zentralamerikanischer Staat derartige Gegensätze bietet. Die westwärts von der Hauptstadt sich zum Pazifik senkende Staatsbahn wendet sich Punta Arenas zu.

Auf der Hochebene befinden sich prachtvolle Kaffeekulturen, Fincas (Pflanzungen) und Beneficios (Zubereitungsanstalten). Ein ansehnlicher Teil davon ist Eigentum deutscher Kapitalisten und wird von deutschen Pflanzern und Technikern mit deutschen Maschinen betrieben. In unmittelbarer Nähe der Hauptstadt wird der die höchsten Preise in London erzielende Kaffee gebaut und bearbeitet, so u. a. auf einer deutschen mit einem Beneficio verbundenen Finca, die — dem Bankerott nahe — einen ganz modernen elektrischen Betrieb einführte und seitdem sich wieder glänzend entwickelte. Im übrigen stand das Geschäftsleben noch unter dem Eindruck des Kaffeepreissturzes der vorangegangenen Jahre. In den deutschen Firmen, den alleransehnlichsten im Großimport und Detailverkauf, wurde erheblich geklagt, zumal auch über die vielen Ausstände, die von den durch die geschäftliche Depression zahlungsunfähig oder zahlungsunlustig gewordenen einheimischen Käufern nicht beglichen würden. — Die Einführung nordamerikanischer Maschinen und sonstiger Industrieprodukte aus den Staaten schien wesentlich zu wachsen.

Die katholische bischöfliche Gewalt der Republik ist ungeachtet der Gegenbestrebungen einheimischer Geistlicher wieder in die Hände eines Deutschen gelegt worden. Das Priesterseminar der deutschen Lazaristen sorgt für geistliche und geistige Heranbildung des Klerus.

Mit besonderer Genugtuung wurde zu jener Zeit der Besuch des Chefs der

Digitized by Google

deutschen Kreuzerdivision nebst einem Teil seiner Offiziere aufgenommen, und zwar auch von seiten einheimischer Kreise. Wenn schon politische Schlüsse hieraus weniger zu ziehen sind, so kommt der Stellung des Deutschtums im Auslande doch stets ein solcher Besuch zugute.

Dank der Begleitung eines jungen deutschen Pflanzers konnte ich meine Reise nach Nicaragua auf der einst bekannten, jetzt fast ganz verlassenen Route durch das Tal des Sarapiqui machen. Der teils gute, teils aber beschwerliche, in nasser Jahreszeit nicht ungefährliche Weg führt durch die herrlichen, dichten Urwälder der Llañuras di Sarapiqui. Wir legten ihn im Sattel und auf der letzten Strecke zum San Juan im Kanu zurück. Unterwegs fanden wir Gelegenheit, mit Hilfe des Buschmessers zu einigen Lagunen von hoher landschaftlicher Schönheit vorzudringen, dicht umwaldeten, mit Wasser gefüllten ehemaligen Kratern. Auf der Karte befanden sie sich nicht eingetragen und ihre Existenz ist bisher bezweifelt worden.

Stellenweise haben im gebirgigen Sarapiqui-Gebiet Kaffee- und in der Ebene Zuckerrohrkulturen, dann auch Viehzüchtereien bestanden. Die Großbetriebe sind aus verschiedenen Gründen wieder eingegangen, so z. B. die umfangreiche Kaffeepflanzung einer englischen Gesellschaft. Auch ein kurzer Aufschwung mit Rücksicht auf den erwarteten Bau eines Nicaragua-Kanals erlahmte. Die Durchführung der Nordbahn seitens der nordamerikanischen U. Fr. C. nach dem Nicaragua-See dürfte aber dem Sarapiqui-Tal neues Leben zuführen. Kleinkulturen und Viehzüchtereien im Besitz von Deutschen, besonders aber von einheimischen Bauern, wiesen auf berechtigte Hoffnungen hin. Außer Kakao und anderen Produkten kommt der Gummi in Frage. Auf Betreiben meines Reisegefährten, der selber hier Besitz hat, ist die Anpflanzung von Gummibäumen von verschiedenen kleinen Landbesitzern systematisch begonnen worden. Hoffentlich wird das räuberische Gummisuchen bald beseitigt sein. Die jungen Pflanzungsbäume, von denen erst im Alter von 8 Jahren lohnender Ertrag erwartet wird, standen vorzüglich. —

Die Beförderung den San Juan hinauf geschieht auf ziemlich unerfreulichen Heckraddampfern, deren Fahrplan durch den Wasserstand erheblich beeinflußt wird. Die Regierung von Nicaragua schien der jetzigen Dampferkompagnie, in der ein wegen seiner politischen Stellung unbequemer Italiener die Hauptrolle spielte, nicht gewogen zu sein und den Wunsch zu hegen, die Flußschiffahrt in die eigene Hand zu bekommen. Ich traf gerade mit einer Kommission zusammen, welche die Eisenbahnverhältnisse am unteren San Juan studiert hatte. Das eine Mitglied war ein Nordamerikaner, der sich durch Einflüsse in Managua die Konzession einer, wie sich herausstellte, ungünstigen Linie erworben haben sollte. Wie mir gesagt wurde, wäre die Regierung gern der Verpflichtung ledig gewesen, hätte aber aus Furcht, in Washington auf Unannehmlichkeiten zu stoßen, nicht gewagt, den nordamerikanischen Ingenieur abzuschütteln. Übrigens befand sich die kurze Bahnlinie am unteren Flußlaufe nach Greytown nicht mehr im Betriebe, die Beförderung spielte sich lediglich auf dem Wasserwege ab. Die Stromschnellen von Machuca, wo manches Fahrzeug schon zum Wrack wurde, sind für den Heckraddampfer kein leicht zu überwindendes Hindernis. Wir stiegen vor ihnen auf einen kleineren Heckraddampfer über, der uns nach Castillo Viejo brachte. Mühsam überwand er das zwischen den starrenden Felsklippen durchschäumende Ge-

Digitized by Google

fälle. Auf dem niedrigen Vordeck standen Burschen mit Stangen klar, um das Fahrzeug nötigenfalls zwischen den engen Klippen freizuhalten. Die halbeuropäischen Schiffsführer erweckten keinen günstigen Eindruck, dagegen erschien die Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit der ziemlich sich selbst überlassenen indianischen Burschen am Ruder höchst anerkennenswert. Castillo Viejo ist ein leidlich verkehrsreicher, sonst kleiner, unansehnlicher Platz. Das auf einem sturmfreien Hügel den Ort überragende, das San Juan-Tal beherrschende alte Sperrfort (gegen Costarica) zeigt durch mächtige Mauern und in den Fels gebrochene Gräben die Bedeutung, die seine spanischen Erbauer ihm einst beilegten. Heute ist die Verteidigungsfähigkeit gering; von einem nahen Hügel kann es eingesehen werden. Alles befindet sich im Verfall. Außer alten Vorderladern, die umherliegen, findet sich eine Anzahl kleiner Krupp-Geschütze auf Räderlafetten. Man soll sich aber mit ihnen auf die bekannten Entfernungen ganz gut eingeschossen haben. Geschütze, Handwaffen und die kleine Besatzung selbst entsprachen natürlich in guter Haltung nicht unseren Ansprüchen; allein, auch hier gilt die Warnung, einen solchen Gegner doch nicht zu unterschätzen. Das nicaraguensische, stark gemischte Volk hat Freude am Kampf, bis zu dem Grade, daß manche Elemente unter ihnen einen nichtrevolutionären Zustand für ein unnormales Dasein erachten sollen. Die Soldaten, Rinderhirten usw., die man bei längerem Aufenthalte kennen lernt, zeigen, daß hier unter starker Hand ein teilweise vorzügliches militärisches Menschenmaterial vorhanden wäre. Im Durchschnitt ist im Volk und in den meisten Institutionen ein merklicher Tiefstand im Vergleich mit Costarica vorhanden. In sehr maßgebenden Kreisen trat eine große Hoffnungslosigkeit für die Anbahnung besserer Zustände aus eigener Kraft entgegen; kein Wunder, wenn die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die sich ja von jeher viel mit dem Lande beschäftigt haben, zumal während der bereits begonnen gewesenen Vorarbeiten für den interozeanischen Kanal durch Nicaragua, in der Geschäftswelt des Landes manche offene und heimliche Freunde besitzen.

Bei Castillo Viejo bereiten die Stromschnellen des Klippenbettes ein gründliches Verkehrshindernis. Man steigt hier abermals um. Ein ansehnlicher Doppel-Heckraddampfer brachte uns Passagiere von hier zum See. Die Ufer des San Juan erscheinen hier absolut flach; sie sind gesäumt von sumpfigem Vorland, hinter das auf beiden Seiten der Urwald schließt. Hier befinden sich streckenweise Potreros (Viehweiden), die von einem Deutschen verwaltet werden, in Wirklichkeit wohl Privateigentum des Präsidenten sind. Viehzucht und Viehhandel am Nicaragua-See erscheinen nicht unbedeutend. U. a. betreibt im Seedorfe San Miguelito ein französischer emigrierter Graf dieses Geschäft, der auch seinen Transportschoner selber navigiert. Unmittelbar südlich neben dem einzigen Seeabfluß, dem San Juan, mündet der nennenswerteste Zufluß, der Rio Frio. Bemerkenswert ist, daß Nicaragua es verstanden hat, durch eine schmale Zone am oberen südlichen San Juan-Ufer, und zwar noch unterhalb von Castillo Viejo, sowie am ganzen Seeufer entlang, bis zu der miteingeschlossenen Mündung des Rio Sapao, das angrenzende Costarica radikal vom Binnenmeer abzuschneiden, das somit ein rein nicaraguensisches wurde. Bei weiterer Entwicklung seiner Nordprovinzen dürfte dieser Zustand für Costarica, das ja auch im Süden berechtigter Ansprüche beraubt wurde, ein unhaltbarer werden.

Digitized by Google

Das Fort des Städtchens San Carlos, welches den San Juan-Ausfluß und einen westlichen Teil der Seeküste beherrscht, befindet sich in womöglich noch verwahrlosterem Zustande als die kleine Festung Castillo Viejo. In der primitiven Kommandantur waren die Kugelspuren aus dem letzten Revolutionskampfe noch nicht ausgebessert. Die Behörden scheinen sich noch heute in steter Revolutionsnervosität zu befinden und bekunden eine Wichtigkeit im Gebahren, die etwas Possierliches an sich hat. Auf der morschen Landungsbrücke von San Carlos träumten ein paar alte Bekannte von besseren Zeiten; es waren Lafetten von unserem ehemaligen „Arminius", deren Rohre mit dem Leichter bei der Landung am unteren San Juan kenterten und dort wohl für immer begraben liegen.

Über das Nicaraguakanal-Projekt, die Tiefeverhältnisse des großen Nicaraguasees usw., kann an dieser Stelle wohl hinweggegangen werden. Wenn ich eine Meinung äußern darf, so ist es die, daß durch die Entscheidung für den Panamakanal die Möglichkeiten für den Nicaraguakanal keineswegs erloschen sind, ja, daß als strategische Position die Ausnützung des gewaltigen, geschützten Binnenbeckens mit Verbindung nach dem Pazifik und wohl auch nach dem Atlantik nicht vergessen werden wird. Die bequeme und geräumige nicaraguensische Senkung dürfte auch dem Lande selbst allerlei Aussichten bieten, die weit über den Nutzen eines bloßen Transitlandes hinausgehen. Ein gut verwaltetes Nicaragua, mit einer mehr der Erziehung gewonnenen Bevölkerung, könnte eines der zukunftsreichsten Gebiete der zukunftsreichen interozeanischen Landbrücke zwischen Nord- und Südamerika werden.

In San Carlos kehrt der Heckraddampfer „Managua" wieder um, und die Peripherie- und Transversalreise über die große Fläche beginnt auf einem „Seeschiffe", dem Schraubendampfer „Viktoria", der etwa 200 Tonnen Deplacement haben mag. Der Kapitän, ein alter Nordamerikaner, hatte sein Fahrzeug besser in der Hand, als die Flußdampferführer die ihrigen. Grimmig ärgerte er sich über die Soldateska, die auf Befehl des Kriegsministers den friedlichen Dampfer besetzt hält und das ganze Achterdeck bewohnt, so daß den Passagieren der ersten Klasse nur der beengte Deckraum mittschiffs zur Benutzung frei bleibt. Die Passagepreise sind freilich sehr niedrige Die „Viktoria" war bei der letzten Revolution von den Rebellen zum Kriegsdampfer gemacht worden und hatte einige Zeit den See und damit das innere Nicaragua beherrscht. In einer rühmlichen „Seeschlacht" war sie dann durch ein Geschwader kleiner Dampfer, unter Führung der mit Schienen gepanzerten „Managua" wieder von der Regierungspartei unschädlich gemacht worden. Dies Wagestück des ohnehin gefährdeten Heckraddampfers verdient in der Tat Anerkennung, denn wie sich bei unserer Fahrt zeigte, kann auf der 8500 Quadratkilometer messenden Fläche (etwa 16mal der Umfang des Bodensees) eine ganz achtbare See aufkommen. Nebenbei bemerkt haust im See, außer vielen Sauriern, eine stattliche Zahl von Haien, die in Größe und Beschaffenheit den ozeanischen Haien gleichen und deren Voreltern, wohl bei der Landhebung zurückgeblieben, sich dem Süßwasser anzupassen verstanden.

Die verschiedenen Anlaufstellen hüben und drüben am See wiesen auf einen nicht ganz unbeträchtlichen Güter- und Passagierverkehr hin. U. a. liefen wir die Insel Ometepe an, die sich als konischer Vulkan neben dem benachbarten Zwillings-Vulkankonus Madera bis über 5000 Fuß hoch aus dem See erhebt. Nach ungefähr anderthalb-

Digitized by Google

tägiger Reise fand diese vor der Stadt Granada, nach welcher die Nicaraguenser den See benennen, ein Ende. Granada, das außer seiner Umgebung wenig Reize besitzt, zeigt recht lebhaften Verkehr und verfügt über einen ziemlich großen Pier. Im Gegensatz zum Süden besitzt die Nordküste gebirgigen Charakter, der zumal durch die schöne Linienführung des Mombacho anmutig wirkt. Im Hintergrunde werden die übrigen nördlichen Vulkane sichtbar, am nächsten der inzwischen zum Ausbruch gelangte Momotombo, am See von Managua. Dieses mit dem Nicaraguasee in schmaler Verbindung stehende Nachbargewässer reicht immerhin noch etwa an die Größe des Genfer Sees. Zur Zeit gaben die Trockenwälder der pazifischen Seite dem sonst schönen Lande ein steriles Gepräge.

Erweckt die Besetzung der Bruchspalte des Küstengebirges mit Vulkanen, die wie Westenknöpfe aufeinanderfolgen, auch ein gewisses Bedenken, so darf anderseits kaum angenommen werden, daß dieses ein ernstes Hindernis für die Vornahme großer technischer Werke am Nicaraguasee bilden wird.

Von Granada führt eine Eisenbahn nach der Landeshauptstadt Managua. Der Betrieb ließ manches zu wünschen übrig. Von dem gerade stattfindenden Übergange dieser Staatsbahn in die Hände eines deutschen Pächters erwartete man eine Änderung zum Besseren. Der nämliche Pächter erhielt die Konzession zu einer Anschlußbahn für den von Korinto ausgehenden Pazifikverkehr nach dem zum Ausbau projektierten karibischen, also Atlantikhafen Monkey Point. Vorläufig soll sie bei dem erwähnten Dorfe San Miguelito am Südwestufer des Nicaraguasees beginnen, während ein Trajektboot die Verbindung mit Granada zu vermitteln hätte. Monkey Point oder Puerto Zelaya (nach dem Präsidenten benannt) würde demnach Bluefields Bedeutung übertreffen. Ein deutscher Ingenieur war gerade dabei, die Trasse durch den Urwald festzulegen. — Eine verbindende Seegürtelbahn dürfte sich aber einmal nötig erweisen.

Die Zahl der deutschen Firmen in Managua ist nicht unbeträchtlich; die Geschäfte gingen im ganzen befriedigend. Der Verkehr über Leon nach Korinto erweckte den Eindruck der Lebhaftigkeit. Die Abfertigung der Kosmosdampfer ließ in Korinto weniger zu wünschen übrig, als in manchen anderen Häfen der Küste. Häufig wird an der ganzen Westküste über die Bevorzugung der Postdampfer der nordamerikanischen Pacific Mail geklagt, die alle Leichter zuerst bekomme, so daß der fremde Dampfer zuweilen mitten in der Arbeit warten muß. Man spricht von Dampfern, die Wochen hätten verlieren müssen und schließlich weitergegangen seien, um wo anders oder Monate später nach der Rückkehr zu löschen. Schade, daß hier weder deutsche Pier- noch Leichtergesellschaften bestehen, von Bahnen gar nicht zu reden!

Wohl infolge dieser und anderer Erschwerungen im Westküstenverkehr hat sich die Kosmoslinie entschlossen, mit einem nordamerikanischen Generalagenten in San Franzisko und einigen nordamerikanischen Unteragenten an anderen Plätzen, zumal in Guatemala, zu arbeiten. Wie es scheint, hat sie sich auch künftig die Beteiligung am Isthmusverkehr in Panama gesichert, wo ihre Dampfer bisher nicht verkehrten, sondern von Punta Arenas in Costarica direkt nach Buenaventura in Columbien gingen. Weitere Schwierigkeiten für die Dampfer entstehen aus den vielen kirchlichen Feiertagen, die ja freilich nicht zu beseitigen sind, sowie gelegentlich aus den willkürlichen Zoll- und Quarantänemaßnahmen. Das so häufig beliebte Ausschwefeln dürfte eine völlig zweck-

Digitized by Google

lose Maßregel sein, die lediglich den betreffenden Beamten zu einer angenehmen Einnahme verhilft. Die Behörden des Panamastaates sandten wohl ein Sanitätsboot an Bord, Praktika aber durfte nur der später folgende nordamerikanische Arzt erteilen.

Es ist sonst eine Freude für den Deutschen, die an Zahl bedeutende, in der Erscheinung meist vorzügliche Vertretung seiner Handelsflagge durch die Kosmosdampfer an der gesamten Westküste zu beobachten. Ist auch der Teil dieser Dampferflotte, der den Verkehr nördlich von Peru bis zum Puget Sound versieht, weniger elegant und mehr dem Klimawechsel als allein den tropischen Bedingungen angepaßt, so wird er dennoch von vielen Reisenden allen anderen Dampfern vorgezogen. Dies würde noch weit mehr der Fall sein, wenn sich eine genauere Innehaltung der Fahrtermine erzielen ließe; an der Frachtverzögerung scheitert die Regelmäßigkeit aber. Die Hamburg—Amerika-Linie arbeitet ja bekanntlich mit einigen Dampfern mit der Kosmos-Linie gemeinsam. Von Bremen bzw. von Schleswig-Lübeck aus ist dem Kosmos nun neue Rivalität aus der eigenen Nation erwachsen.

Nahe Korinto besuchen die Kosmosdampfer ständig das immer wichtiger werdende Verkehrsgebiet in der Fonsekabai. Die Wichtigkeit des *honduren*sischen Amapala ist bekannt, ebenso des San Salvadorhafens La Union, dem der brauchbare Bahnanschluß ins Innere nach San Miguel, und eventuell weiter nach der Hauptstadt zu, noch immer fehlt. Dann werden in *San Salvador* noch La Libertad und Akajutla angelaufen, offene Reeden mit Piers und Leichterverkehr. Auf einer Wagenfahrt von Libertad nach San Salvador-Hauptstadt hinauf, auf bei trockener Jahreszeit leidlichem, durch Frachtkarrenverkehr recht belebtem Wege, erhielt ich einen instruktiven Blick ins Innere. Was Ordnung und Reinlichkeit von Wohnstätten und Bevölkerung anbetraf, zeigte sich ein bedeutender Unterschied gegen Nicaragua, ja die besuchten Haushaltungen standen gegen deutsche kaum zurück. Einen guten Eindruck empfängt man desgleichen von der Hauptstadt, wohl dem anmutigsten Orte Zentralamerikas. Kleiner zwar als die Hauptstadt Guatemalas, ist er im europäischen Gepräge doch schon homogener. Die politischen, finanziellen und wirtschaftlichen Verhältnisse lagen auch besser; die Geschäftswelt klagte weniger, zumal die nordamerikanische schien wieder Ursache zu besonderer Zufriedenheit zu haben. Gefällig sah das durch chilenische Instrukteure nach deutschen Grundsätzen geschulte Militär aus. In Leistungen wurde zumal die Bergartillerie gelobt. Die größere Neigung zum französischen Geiste prägt sich in ganz Zentralamerika schon in der Uniformierung und teilweise in der Bewaffnung aus. — Das Bahnnetz des gebirgigen San Salvador ist noch wenig ausgestaltet. Für elektrische Bahnen, die in ganz Zentralamerika fehlten (dafür in Mexiko-Hauptstadt eine desto großartigere Entwicklung zeigten), dürften deutsches Kapital und deutsche Technik manches zu tun finden, wenn sie zugriffen. Ob im Eisenbahnwesen mit den Nordamerikanern zu konkurrieren wäre, bleibe dahingestellt. Die bisher besonders in Betracht kommende Bahnlinie ist die zwischen der Hauptstadt und Akajutla, die über das lebhafte Sonsonate führt. Ihr nordamerikanischer Betrieb schien tadellos zu sein.

Das gleiche Urteil war über die von San José de Guatemala nach *Guatemala*-Hauptstadt hinauf führende Bahn zu fällen. Gelegentliche Attentate, wohl durch Bevölkerungselemente, die sich durch die Bahn geschädigt fühlten, sind hier vorgekommen. San Jose, obgleich erster Hafenplatz der Küste, ist ebenso traurig und zeigt dieselben

Digitized by Google

Schwierigkeiten wie alle diese zentralamerikanischen Reeden. Die Güterbewegung ist beträchtlich. Hinter dem reizlosen flachen Vorland erhebt sich das Hochland von Guatemala mit seinen prachtvollen Vulkanen in besonderer Schönheit. In Guatemala ist das deutsche Element stark vertreten im Engros-Export- und Importgeschäfte, im Detailhandel und im Kaffeehandel und Kaffeebau. Die Folgen des Sturzes der Kaffeepreise und sonstigen üblen Einflüsse lasteten noch stark auf der Geschäftswelt, durch die ein merkbar pessimistischer Zug ging. Inzwischen scheint ein Wandel zum Besseren eingetreten zu sein, der sich in der neuerdings unter den Auspizien der Deutschen Bank erfolgten Gründung einer deutschen Bank für Zentralamerika in Guatemala-Hauptstadt deutlich bekundet. Vom nationalen Standpunkte aus haben wir diese Gründung in jeder Beziehung lebhaft zu begrüßen und zu wünschen, daß sie Unternehmungslust und Kapitalbeteiligung in unseren industriellen und finanziellen Kreisen nach sich ziehen möge.

Wie schon angedeutet wurde, ist das Anwachsen des nordamerikanischen Wirtschaftseinflusses, außer in Costarica, in dem als größerer Markt die erste Rolle in Zentralamerika spielenden Guatemala besonders bemerkbar geworden. Die Erwerbung der Nordbahn, die so lange unfertig als Projekt vegetierte, hat die nordamerikanischen Interessen um einen gewaltigen Schritt gefördert. Puerto Barrios dürfte ein beachtenswerter Golf- und somit Atlantikhafen werden. Den pazifischen Längsbahnen, als Gliedern der panamerikanischen Bahn zwischen San Salvador und Mexiko, ist bei allen technischen Schwierigkeiten eine lebhaftere Förderung vorauszusagen. Vorläufig handelt es sich um Vollendung der Strecken zwischen S. Maria (halbwegs von San José nach Esquintla) um Ayutla, mit Weiterbau nach Tapachula in Mexiko.

Champerico ist der für die westlichen Kaffeedistrikte und Quezaltenango wichtige Hafenplatz, d. h. ebenfalls Reede wie die übrigen. Das nördlichere Ocos wurde, durch vulkanische Elementarereignisse in Mitleidenschaft gezogen, einstweilen außer Konkurrenz gesetzt. Die Nordbahngesellschaft soll sich aber für Herstellung und Ausbau der Ocosbahn interessieren.

Nördlich von Ocos, an der Küste von Mexiko, laufen die deutschen Dampfer bisweilen die Reede des kleinen Ortes San Benito an. Auch dessen Pier ist zerstört und noch nicht wiederhergestellt worden. Durch die starke Brandung werden die Leichter mittels Trossen herangeholt. Die nordamerikanischen Küstenkarten, einschließlich der englischen Admiralitätskarte von 1887, bedürften infolge der 1902 eingetretenen Veränderungen einer Revision. — Im Golfe von Tehuantepec folgt dann der Zukunftshafen Salina Cruz; endlich wieder ein richtiger Hafen, wenn auch ein künstlicher, der hinter Molen und mächtigen Betonmauern ins tiefere Gelände hinein konstruiert wird. Die englische Piersongesellschaft wird noch eine Reihe von Jahren daran zu bauen haben. Von der mexikanischen Regierung werden große Hoffnungen auf Salina Cruz gesetzt, das ein wenig dem im ersten Entwicklungsstadium befindlichen Tsingtau glich. Am Campechegolf wird bekanntlich der Hafen von Coatzacoalcos ausgebaut, und man rechnet auf einen starken Transitverkehr zwischen diesen beiden Häfen auf der Tehuantepecbahn in Konkurrenz mit dem Panamakanal.

Der vom Süden kommende Passagierverkehr bedient sich schon jetzt gern des Weges über Salina Cruz nach Vera Cruz und Mexiko-Hauptstadt, weil hier fertige Bahnverbindung ist. Von Sta. Lucrecia zweigt sich die neue Linie, die noch manchen

Digitized by Google

unerwünschten Aufenthalt bot, von der Tehuantepecbahn nach Cordova an der Mexiko—Veracruzbahn ab.

Näher auf den Aufenthalt in Mexiko einzugehen, ist im Raume dieses knappen Artikels nicht mehr möglich. Das Vordringen des nordamerikanischen wirtschaftlichen Einflusses machte sich hier mindestens ebenso stark, wenn nicht noch stärker, bemerkbar, wie in den kleineren Republiken Zentralamerikas. Manches ging durch mangelnde deutsche Unternehmungslust verloren, so die großartigen elektrischen Werke in Mexiko (welche die ungeheueren Wasserkräfte von Neaxa ankauften), eine ursprünglich deutsche Gründung. Ein junger Dozent aus Boston erkannte, was hier zu machen sei, und brachte das Unternehmen in den Besitz einer nordamerikanischen Gesellschaft. — Weitere beachtenswerte Momente in Mexiko sind die Entwicklung der eigenen Industrie (u. a. von Hochöfen in Monterey) und militärische Fortschritte. Diese Fortschritte zeigen sich auch in der Entwicklung der mexikanischen Geschütz-, Waffen- und Munitionsfabriken, die nach deutschen und französischen Modellen ihre eigenen herstellen und sogar schon ein wenig angefangen haben, zu exportieren, z. B. nach San Salvador.

Für deutsche und nordamerikanische Geschäftskreise ist ein zweiter Pazifik-Zukunftshafen von Interesse, der von Topolopampo (unerlaubterweise Port Stillwell genannt) mittels der Kansas City-Bahn und Dampfern der Hamburg—Amerika-Linie die kürzeste Route nach dem Osten schaffen soll. Das heutige Mexiko, die Schöpfung von Porfirio Diaz, erweckt den Eindruck kräftigen Vorwärtsschreitens; möge es seine, ihm die Unabhängigkeit gewährleistenden Bestrebungen ungestört weiter verfolgen können!

Digitized by Google

Die Personalreformen in der englischen Marine.

Derjenige Teil des großen, von Admiral Sir John Fisher durchgeführten Reorganisationswerkes, der innerhalb der Marine und darüber hinaus in weiteren Kreisen des englischen Volkes am schärfsten kritisiert wurde, ist die Neugestaltung des Eintritts- und Ausbildungssystems der Offiziere und des für den Wachdienst in der Maschine bestimmten Personals. Die zahlreichen Angriffe auf das neue System haben die Admiralität Anfang Mai d. Js. veranlaßt, in einem Blaubuch die Berichte der verschiedenen zur Ausarbeitung von Vorschlägen betreffend die Personalreformen eingesetzten Kommissionen zu veröffentlichen. Am Tage vor der Herausgabe des Blaubuches hielt ferner der Director of Naval Education, Professor T. A. Ewing, im Naval College zu Portsmouth über den neuen Ausbildungsgang einen Vortrag, der ebenso wie die Berichte auf das Wesen und die Einzelheiten des letzteren, auf die Ansichten der leitenden Stellen in der englischen Marine hinsichtlich der Ausbildungsfragen und auf die Art ihrer Behandlung in der Kommission interessante Streiflichter wirft. Aus diesem Grunde sollen Teile der Berichte und des Vortrages, die dazu geeignet sind, das bereits bei Besprechung der Cawdor-Denkschrift vom Dezember v. Js.*) in kurzen Zügen entworfene Bild zu vervollständigen, im folgenden wiedergegeben werden.

Die wichtigsten der sechs Berichte sind der erste und der dritte, die von Kommissionen unter Vorsitz des Vizeadmirals Sir A. Douglas, des Stationschefs von Portsmouth, verfaßt sind, während die übrigen vier die Ausführungen von Subkomitees betreffend Einzelheiten des neuen Ausbildungssystems enthalten. Der erste Bericht befaßt sich hauptsächlich mit der Ausbildung der Kadetten und Seekadetten sowie der jüngeren Offiziere; der dritte und Hauptbericht behandelt die Frage der Verschmelzung des Seeoffizier-, Ingenieur- und Royal Marine-Offizierkorps sowie die Bereitstellung geeigneten Personals für den Wachdienst in der Maschine. Er beantwortet die Fragen: 1. Ist es gegenwärtig an der Zeit, die Funktionen der Offiziere der einzelnen Dienstzweige in der Marine neu zu regeln? 2. Ist es notwendig, die drei Hauptkategorien der Offiziere dauernd zu trennen und dementsprechend eine Anzahl von Spezialkorps zu schaffen? oder genügt eine Spezialisierung für einen Teil der Laufbahn? wie wäre gegebenenfalls die Ausbildung und Verwendung der Offiziere an Bord zu gestalten? wie wären ferner die für die Besetzung hervorragender technischer Stellen in der Admiralität und auf den Werften vorgesehenen Offiziere wissenschaftlich weiterzubilden? 3. Auf welche Weise läßt sich geeignetes Deckoffizierpersonal für den Wachdienst in den Maschinen- und Kesselräumen schaffen, so daß die Ingenieuroffiziere von dem Routinedienst in der Maschine befreit werden können?

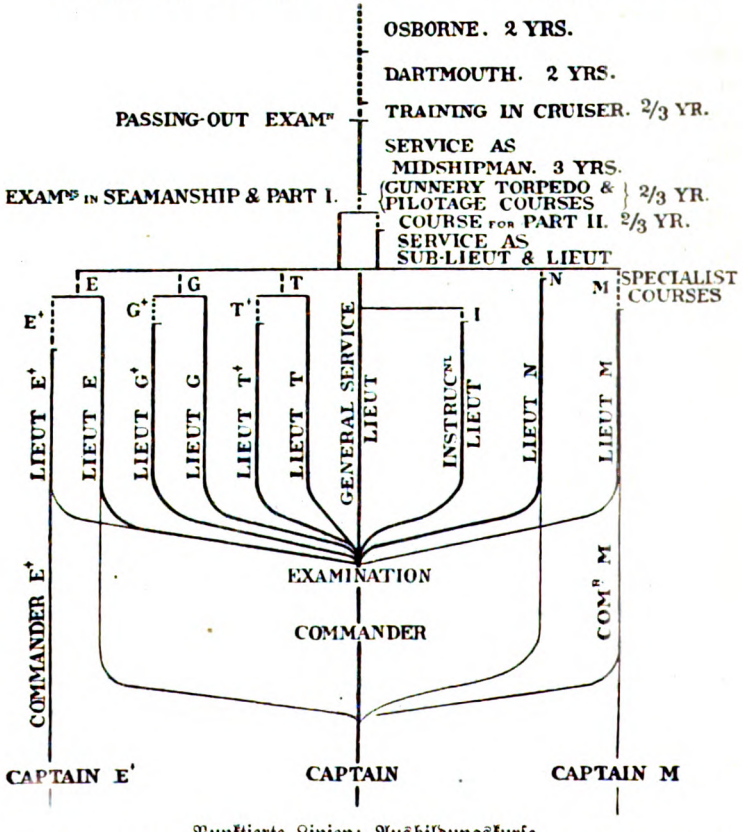
Ein nicht unwesentlicher Einfluß auf die Entscheidung aller dieser Fragen im Sinne Sir John Fishers wird dem Kapitän Bacon zugeschrieben, der bis vor kurzem Adjutant des Ersten Seelords war und den Ruf eines besonders befähigten Offiziers genießt; Mitglied fast sämtlicher Kommissionen war ferner Mr. Ewing, der Direktor des Bildungswesens der Marine; zur Entscheidung der oben aufgeführten

*) „Marine-Rundschau", Januarheft 1906, S. 34 ff.

Digitized by Google

Hauptfragen wurden außerdem drei Ingenieure der höheren Rangklassen und einige Royal Marine-Offiziere hinzugezogen. Von den Kommissionen wurde die Ansicht einer großen Anzahl von Offizieren und Angehörigen der einzelnen Dienstzweige eingeholt; so wurden von der Hauptkommission 8 Ingenieure, 5 Royal Marine-Offiziere, 5 Naval Constructors, 1 Artificer Engineer, 1 Leading Stoker vernommen. Die Beschlüsse der Kommissionen erfolgten einstimmig; nur den Beschlüssen der Majorität in dem Hauptbericht, betreffend die Verschmelzung der Offizierkorps, schlossen sich Colonel G. Aston und Captain Vaughan-Lee nicht an. Von den vernommenen Sachverständigen sprach sich nur einer, der Engineer Commander Marrack, ausdrücklich gegen die Verschmelzung des Seeoffizier- und Ingenieurkorps aus; nach seiner Ansicht muß die Spezialausbildung des Ingenieurs bereits mit dem 17. Lebensjahre nach der vierjährigen Periode gemeinsamer Erziehung der Kadetten beginnen; denn der Ingenieur kann sich nur bei Verzicht auf die Vorbildung für die höheren Seeoffizierstellen genügende Kenntnisse und praktische Tüchtigkeit in seinem Spezialfache aneignen. Alle übrigen schlossen sich den Ausführungen der Kommission in der Hauptsache mehr oder weniger an, wenngleich mit Bezug auf Einzelheiten vielfach Meinungsverschiedenheiten herrschten.

Übersicht über die Offizierslaufbahnen in der englischen Marine.



Punktierte Linien: Ausbildungskurse.
Durch die verschiedene Stärke der Linien wird das Verhältnis der Zahlen der im Spezialfach verbleibenden bzw. zur allgemeinen Laufbahn zurückkehrenden Offiziere angedeutet.

Digitized by Google

I. Ausbildung der Offiziere.

Über den Ausbildungsgang der Offiziersaspiranten und Offiziere sowie über die Gestaltung der Laufbahn der einzelnen Offizierskategorien gibt die vorstehende, der „Times“ entnommene schematische Darstellung einen guten Überblick.

Danach wird das englische Marineoffizierkorps sich in Zukunft aus folgenden Gattungen zusammensetzen:

1. Den General Service Officers, die keine Spezialausbildung erhalten und deren Laufbahn voraussichtlich im allgemeinen mit dem Senior Lieutenant oder mit dem Commander ihren Abschluß findet;
2. den Offizieren, die auf Grund von Spezialkursen die Befähigung als Artillerie- (G), Torpedo- (T), Navigations- (N), Ingenieur- (E), Marine-Infanterie- und Artillerie- (M) oder endlich als Instruktionsoffiziere (d. h. Seekadettenoffiziere auf den Schiffen der Flotte — I —) erwerben, als Lieutenants hauptsächlich in diesen Spezialfächern tätig sind und als Commander in der Regel wieder der eigentlichen Seeoffizierberufstätigkeit zugeführt werden;
3. den ausgewählten Spezialisten des Artillerie- (G†), Torpedo- (T†) und Ingenieurfaches (E†), die bei den Spezialkursen besonders gute Leistungen erzielten und daher eine weitere Ausbildung in den betreffenden Fächern erhalten, welche sie in erster Linie für die höheren Stellen geeignet erscheinen läßt; auch sie kehren — abgesehen von den E†-Offizieren — in der Mehrzahl als Commander zur allgemeinen Laufbahn zurück;
4. denjenigen Spezialisten des Ingenieur- (E†) und Infanteriefaches (M), die auf die weitere Seeoffizierlaufbahn verzichten und sich auch nach der Beförderung zum Commander ihrem Spezialfache weiter widmen. Dazu kommen schließlich die Naval Constructors, die sich zum Teil aus den Osborne-Kadetten rekrutieren sollen.

Gegenüber der vielfach geäußerten irrtümlichen Ansicht, daß dem neuen englischen System die Nachteile des amerikanischen anhaften, bei dem ein und derselbe Offizier in dem einen Kommando als Ingenieur, in einem anderen als Torpedo-, Artillerie- oder Navigationsoffizier Dienst tun muß, stellt Mr. Ewing ausdrücklich fest, daß jeder Offizier Spezialist nur in einem der Fächer sein wird. Ferner darf, wie bereits früher hier dargelegt, nur derjenige Spezialist werden, der sämtliche Prüfungen zum Lieutenant bestanden hat, und schließlich haben sämtliche Spezialisten, die während ihrer Sonderkommandos in dauernder Berührung mit der eigentlichen Seeoffizierberufstätigkeit gehalten werden, vor der Beförderung zum Commander eine Prüfung im allgemeinen Seeoffizierdienst abzulegen, sofern sie nicht auf die Kommandantenstellung verzichten.

Nachstehend sollen in dem durch den Aufsatz über das Cawdor-Blaubuch gegebenen Rahmen einige bemerkenswerte Einzelheiten des neuen Systems Erwähnung finden.

a. Ausbildung bis zur Beförderung zum Lieutenant.

Eintritt: Im Alter von 13 Jahren; erste Auswahl durch eine Kommission auf Grund des persönlichen Eindrucks unter Berücksichtigung von Berichten der früheren

Digitized by Google

Lehrer der Aspiranten. Ablegung einer schriftlichen Prüfung durch die von der Admiralität nach den Berichten der Kommission ausgewählten Aspiranten zum Zwecke der Ausmerzung der wissenschaftlich nicht genügend vorgebildeten. Die Aufnahme findet dreimal im Jahre statt; sämtliche Kadetten von gleichem Dienstalter haben die gleichen Aussichten hinsichtlich ihrer späteren Laufbahn. Das Eintrittsalter, das ursprünglich auf $12^1/_2$ Jahre festgesetzt war, wurde später auf $12^3/_4$, neuerdings auf 13 Jahre erhöht, da ein sehr hoher Prozentsatz (ein Ausfall von 10 bis 12 Prozent im ersten Jahre gilt als normal) bereits in den ersten Jahren der Ausbildung den Anforderungen nicht zu genügen vermochte. Dies wird erklärlich, wenn man einen Blick auf die Ausbildungspläne der ersten Jahre wirft, die an die körperliche Leistungsfähigkeit ebenso wie an die geistige Auffassungskraft der Knaben außerordentlich hohe Ansprüche stellen.

Kadettenschule in Osborne: 2 Jahre. Leiter der Schule: ein Stabsoffizier; Erziehung: militärisch; Lehrer: hauptsächlich Zivillehrer unter Leitung eines Studiendirektors. Leiter der Werkstätten: Ingenieure. Unterrichtsgegenstände: Mathematik, Mechanik, Wärmelehre, Elektrizität, Maschinenkunde, Französisch, englische Literatur, allgemeine und Seekriegsgeschichte, Geographie, Navigation, Elemente der Seemannschaft, Religion; für alle befähigteren: Deutsch. Der Hauptwert wird bei den physikalischen Fächern auf die praktische Ausbildung in den Laboratorien gelegt; die Mathematik wird vor allem in ihrer Anwendung auf die Probleme der Navigation, Artillerie und der Maschinenlehre behandelt. Seemannschaft wird praktisch betrieben (Bootsrudern, Segeln, Loten u. a.), eine beträchtliche Anzahl von Stunden ist für körperliche Übungen und vor allem für praktische Arbeiten in den Werkstätten angesetzt (Tischler-, Maschinen-, Modellierwerkstatt, Gießerei, Schmiede, Kupferschmiede, Drechslerei, Zeichen- und Skizziersaal, Instruktionsmaschinensaal; Anschauungsunterricht auf Schiffen und Torpedobooten).

Wenn man die Zahl der Lehrgegenstände, welche diejenige in der Tertia einer höheren Schule bei weitem übersteigt, sowie den reichhaltigen Ausbildungsplan der theoretischen und praktischen Maschinenkunde betrachtet, der in dem Bericht niedergelegt ist, wenn man ferner berücksichtigt, daß fast die Hälfte (45 Prozent) der Ausbildungszeit auf das letztere Fach und die damit in Zusammenhang stehenden Wissenschaften verwandt werden soll, so kann man sich des Eindruckes nicht erwehren, daß einerseits die allgemeine Bildung der Offiziersaspiranten keine sehr weitgehende Förderung erfahren kann und daß es anderseits recht fraglich erscheint, ob 13jährige Knaben, deren allgemeine Vorbildung doch eine nur sehr unvollkommene sein kann, körperlich und geistig imstande sein werden, einen so vielseitigen und umfangreichen Stoff nutzbringend zu verarbeiten.

Kadettenschule in Dartmouth: 2 Jahre. Ähnlich dem Ausbildungsgange in Osborne ist derjenige auf der Kadettenschule in Dartmouth gestaltet, der sich dem ersteren anschließt und im allgemeinen nach denselben Grundsätzen erfolgt wie dieser; auch hier tritt die praktische Ausbildung in den Vordergrund. Am Schluß der vierjährigen Periode soll der Kadett die Grundzüge aller Maschinen-, Kessel- und Hilfsmaschinensysteme so beherrschen, daß sich die genauere Kenntnis der verschiedenen in der Marine vorkommenden Maschinen, auch der maschinellen Einrichtungen, die in

Digitized by Google

Verbindung mit der Artillerie und der Torpedowaffe stehen, ohne Schwierigkeit auf dieser Grundlage aufbauen läßt.

In Osborne waren im Frühjahr etwa 420 Kadetten, in Dartmouth wird die Zahl der Zöglinge nach Auffüllung des Bedarfs nahe an 400 heranreichen.

Schulkreuzer: 2/3 Jahr.*) Die weitere praktische und theoretische Ausbildung, vornehmlich in Navigation, Seemannschaft und Maschinenkunde, erfolgt auf Kreuzern des IV. Kreuzergeschwaders, auf denen etwa 1/3 der Zeit der Ausbildung im Ingenieurdienst gewidmet wird. An Bord der Kreuzer werden die bisherigen Naval Instructors (Zivillehrer) beibehalten.

Nach Abkommandierung von den Kreuzern findet eine Schlußprüfung und die Beförderung zum Seekadetten statt.

Dienst als Seekadett auf der Flotte: 3 Jahre. Die Seekadetten desselben Dienstalters werden in Gruppen zu etwa 12 auf Schiffe der Flotte kommandiert (2 Jahre auf ein Schiff, nach Außerdienststellung auf ein anderes.) Hier erfolgt die praktische und theoretische Ausbildung in allen Spezialfächern und im allgemeinen Seeoffizierdienst lediglich durch Offiziere und Ingenieure unter Oberaufsicht eines besonders vorgebildeten Instruktionsoffiziers als Seekadettenoffiziers, der den Navigationsoffizier bei der Seekadettenausbildung unterstützt, den Seemannschaftsunterricht und denjenigen in den mathematischen Wissenschaften leitet, soweit dieser nicht bei der Maschinenkunde seine Erledigung findet. Innerhalb jedes halben Jahres werden die Seekadetten in drei Abteilungen zur Spezialausbildung 2 Monate dem Ersten Offizier, 2 Monate dem Artillerie- und Torpedooffizier sowie 2 Monate dem leitenden Ingenieur zugewiesen. Ein Drittel der für die theoretische Maschinenkunde zur Verfügung stehenden Zeit wird zum Unterricht in der angewandten Mathematik und Mechanik verwandt. Theoretischer Unterricht durch Naval Instructors findet nicht mehr statt. Drei Monate der gesamten Zeit stehen die Seekadetten dem Navigationsoffizier zur Ausbildung zur Verfügung; während dieser Periode steht in See jeder andere Dienst dem ersteren nach. Trotzdem scheint dieser wichtige Dienstzweig im Vergleich zu den übrigen nur spärlich bedacht zu sein. Gegen Ende der 3jährigen Periode sollen die Seekadetten imstande sein, sowohl auf der Brücke als auch in der Maschine den Wachdienst zu versehen.

Prüfungen: Am Schluß jedes Jahres an Bord in allen Fächern sowie am Ende der Seekadettenzeit vor einer Kommission von Offizieren in Seemannschaft und Maschinenkunde. Nach Beförderung zum Unterlieutenant ohne Patent: Hauptprüfung (früher Teil I) in Navigation und den allgemein-wissenschaftlichen und praktischen Fächern.

Es folgen kurze Wiederholungskurse in Artillerie, Torpedolehre und Küstenkunde; nach jedem findet eine entsprechende Prüfung statt; danach Ernennung zum Unterlieutenant.

Die Kommission beantragte Abschaffung der Wiederholungskurse, die bei dem neuen System überflüssig erscheinen.

---

*) Das englische Schuljahr wird in drei „Terms" zu je 4 Monaten eingeteilt, von denen 3 Monate auf den Unterricht entfallen, 1 Monat für Ferien bestimmt ist.

Digitized by Google

Hiermit ist die Ausbildung des General Service Officer abgeschlossen; er tritt als Unterlieutenant in die Front über.

Diejenigen Offiziere, die bei den bisherigen Prüfungen gute Resultate erzielten und daher in erster Linie für die Spezialausbildung in Betracht kommen (etwa 60 Prozent), erhalten in Greenwich eine weitere, sich über 2 Terms erstreckende Ausbildung in den wissenschaftlichen Fächern (der frühere Teil II-Kursus), die mit einer Prüfung abschließt. Damit ist bereits eine erste Auswahl getroffen. Nach ein- bis anderthalbjährigem Bordkommando, während dessen die Tätigkeit der Unterlieutenants zu etwa einem Drittel dem Maschinendienst gewidmet ist und vor dessen Beendigung sie sich für das von ihnen zu wählende Spezialfach zu entscheiden haben, erfolgt die Beförderung zum Lieutenant.

Die Altersverhältnisse bis zu diesem Zeitpunkte ergeben sich aus der folgenden Zusammenstellung:

	Alter:
Eintritt	13 Jahre,
Kadettenschule in Osborne: 2 Jahre	15 =
= = Dartmouth: 2 Jahre	17 =
Schulkreuzer: 8 Monate	17 = 8 Monate,
Seekadettenausbildung auf der Flotte: 3 Jahre .	20 = 8 =
Wiederholungskurse: 8 Monate	21 = 4 =
Antritt des Bordkommandos durch den General Service Officer mit	21 Jahren 4 Monaten,
Ausbildung in Greenwich für 60 Prozent: 8 Monate	
Antritt des Bordkommandos durch die Offiziere mit erweiterter Ausbildung mit	22 =
Dienst als Unterlieutenant an Bord mindestens 1 Jahr	
Beförderung zum Lieutenant mit etwa	23 =

b. Die Laufbahn von der Beförderung zum Lieutenant an.

Diejenigen Offiziere, die sämtliche Prüfungen zum Lieutenant bestanden haben, können eins der Spezialfächer [Artillerie (G), Torpedowaffe (T), Navigation (N), Ingenieurdienst (E), Militärischer Dienst (M) oder Instrukteurdienst (I)] wählen.

Für alle Spezialoffiziere bestehen hinsichtlich ihrer Tätigkeit im allgemeinen Seeoffizierdienst und bezüglich der bei Beförderung zum Commander abzulegenden Prüfung die bereits zu Anfang erwähnten Bestimmungen. Sämtliche Spezialisten erhalten Gehaltszulagen und werden nach gemeinsamer Liste befördert.

Die Artillerie- und Torpedooffiziere erhalten eine 1jährige Sonderausbildung, an die sich für die besonders Befähigten und Tüchtigen eine weitere 1jährige Fortbildung in ihrem Fach knüpft. Während der Lieutenantszeit werden sowohl die ersteren (G und T) als auch die letzteren (G† und T†) in der Front verwandt; die G†- und T†-Offiziere erhalten bevorzugte Kommandos und haben besondere Vorteile bei der Beförderung. Alle treten mit der Beförderung zum Commander in die allgemeine Laufbahn zurück, was eine spätere zeitweise Betätigung in den Spezialfächern bei den oberen Behörden nicht ausschließt.

Digitized by Google

Die Torpedooffiziere erhalten eine sorgfältige Ausbildung in der Bedienung und Instandhaltung elektrischer Maschinen, die ihnen an Bord unterstehen. Würde dieser Dienst dem E-Offizier übertragen, so hält die Kommission die Anbordkommandierung eines weiteren E-Offiziers (d. h. also von vier E-Offizieren) sowie die Verlängerung des E-Kursus für nötig.

Für die Navigationsoffiziere ist folgender Ausbildungsgang vorgesehen: 90tägiger Kursus auf der Navigationsschule in Portsmouth; 1monatige Ausbildung auf dem Navigationsschulschiff; Betätigung als Assistent des N. O. an Bord großer Schiffe. Nach 3jähriger Tätigkeit als Lieutenant (N) Prüfung zur Erwerbung des Zeugnisses als N. O. großer Schiffe. Auch der Lieutenant (N) findet im allgemeinen Schiffsdienst Verwendung. Ein Teil der Navigationsoffiziere bleibt auch als Commander in dem Spezialfach tätig und tritt erst als Captain in die allgemeine Laufbahn zurück.

Die Instruktionsoffiziere ergänzen sich aus den General Service-Lieutenants; sie erhalten nach 2jährigem praktischen Dienst als Lieutenants eine mehrmonatige wissenschaftliche Vorbildung in Greenwich und werden auf den Schiffen der Flotte als Seekadettenoffiziere verwandt.

Die Royal Marine-Offiziere erhalten ihre Spezialausbildung in einem 18monatigen Kursus, von dem die Hälfte auf die praktische, die Hälfte auf die theoretische Ausbildung verwandt wird. Die Länge der Ausbildungsperiode erklärt sich dadurch, daß diesem Fach bei der allgemeinen Vorbildung die geringste Aufmerksamkeit zugewandt wird.

Die praktische Ausbildung soll möglichst in einem Lager nahe einem Punkte der Küste vor sich gehen, der für Landungsunternehmungen lehrreiche Verhältnisse bietet. Sie erstreckt sich auf die Ausführung von Landungen, den Angriff von Schiffen auf Küstenbefestigungen und Häfen, auf das Zusammenwirken von Heer und Marine, Landstrategie und Taktik, Erkundungen, Befestigungslehre, Pionierdienst, Topographie und Signalwesen. An Bord untersteht auch die Landungsartillerie dem M-Offizier; ferner soll dieser als Nachrichtenoffizier des Schiffes fungieren. Bei Beförderung zum Commander treten etwa 60 Prozent zur allgemeinen Laufbahn zurück, während die übrigen unter Verzicht auf die Kommandantenstellen weiter in dem Marine-Korps verbleiben, um die höheren Stellen in dem letzteren einzunehmen, deren Beibehaltung an Land bei den Royal Marine-Formationen erforderlich ist. — Als empfehlenswert bezeichnete die Kommission die Verwendung der Royal Marines für die Küstenverteidigung in engerer Verbindung mit der Garrison Artillery.

Die Ingenieuroffiziere werden nach Beförderung zum Lieutenant zu einem einjährigen Spezialkursus in Keyham kommandiert, in dem neben der praktischen Ausbildung auf einer Werft die theoretische und die in einem Laboratorium hergeht. Die praktische Ausbildung umfaßt u. a. folgendes: Teilnahme an der vollständigen Maschinenerprobung eines Linienschiffs, Kreuzers und Zerstörers, an einer großen Maschinenreparatur, an dem Einbau einer Maschinenanlage, Adjustieren einer Maschine, Auseinandernehmen und Zusammensetzen von Maschinenteilen, Kesselerprobung, Ölfeuerung, Arbeit in den technischen Werkstätten der Werft, einen kurzen Kursus im Schiffbau, den Besuch großer Privatwerften. Im theoretischen Teil werden die mathematischen, physikalischen

Digitized by Google

und chemischen Kenntnisse erweitert; großer Wert wird auch auf Anfertigung und Lesen komplizierter Zeichnungen gelegt. Nach bestandener Prüfung am Schlusse des Jahres werden die Lieutenants (E) als Junior Engineers an Bord verwandt; nach einer weiteren zweijährigen Tätigkeit an Bord als Senior Engineers können sie zu Chief Engineers ernannt werden. Je ein Ingenieuroffizier der drei eben genannten Grade [ein Commander (E) oder Senior Lieutenant (E) als Chief Engineer, ein Lieutenant (E) als Senior Engineer und einer als Junior Engineer] wird an Bord auch der größten Schiffe für ausreichend gehalten. Neben dem Ingenieurdienst werden auch die E-Offiziere während ihres Bordkommandos zur Teilnahme an dem seemännisch-militärischen Dienst und zum Wachdienst auf der Brücke herangezogen, um sie auch in diesen Dienstzweigen auf dem laufenden zu erhalten. Die große Mehrzahl dieser Offiziere wird als Commander zur Seeoffizierlaufbahn zurückkehren. Die Stellen vom Captain aufwärts sowie überhaupt alle Stellen bei den Stäben werden in erster Linie durch die E†-Offiziere besetzt.

Die höhere Ingenieurlaufbahn. Diejenigen E-Offiziere, welche bei dem Kursus in Keyham und bei der früheren Ausbildung besonders gute Leistungen erzielt haben, werden im Anschluß an den ersteren zu einem weiteren zweijährigen Kursus in Greenwich kommandiert, der eine gründlichere wissenschaftliche und technische Ausbildung, vor allem auch solche im Maschinenbau, bezweckt. Nach Bestehen der Schlußprüfung werden die Lieutenants (E†) als Junior Engineers für etwa ein Jahr an Bord kommandiert, um dann in der Regel in besonderen Stellungen auf den Werften oder in der Admiralität verwandt zu werden. In gewissen Zwischenräumen werden auch die E†-Offiziere an Bord kommandiert, um in Fühlung mit der praktischen Tätigkeit des Ingenieurberufes zu bleiben. Man hofft, daß die große Mehrzahl der E†-Offiziere dauernd der Spezialaufbahn erhalten bleibt, wenngleich der Übertritt zur allgemeinen Laufbahn in Ausnahmefällen auch ihnen freisteht.

Die Altersverhältnisse in der E-Laufbahn erhellen aus der folgenden Übersicht:

Beförderung zum Lieutenant mit etwa	23 Jahren,
E-Kursus in Keyham 1 Jahr	24 Jahre,
Junior Engineer mindestens 2 Jahre	26 „
Senior Engineer mindestens 2 Jahre	28 „
Chief Engineer bei sofortiger Ernennung mit	28 Jahren:

in der E†-Laufbahn:

E-Kursus in Keyham 1 Jahr	24 Jahre,
E†-Kursus in Greenwich 2 Jahre	26 „
Junior Engineer mindestens 1 Jahr	27 „
Verwendung in Landstellen mit	27 Jahren.

Die Schiffbaumeister ergänzten sich bisher aus den Ingenieurkadetten in Keyham, aus besonders befähigten Lehrlingen der Staatswerften und Studierenden technischer Hochschulen. Aus der zweiten Kategorie sind fast alle bedeutenden Konstrukteure der englischen Marine, wie Reed, White und Watts, hervorgegangen. Während bei Einführung des neuen Systems die Schule zu Keyham geschlossen werden wird, werden die beiden letztgenannten Arten des Eintritts beibehalten werden müssen, da es unwahr-

Digitized by Google

scheinlich ist, daß eine größere Zahl der Kadetten schon zu Beginn auf die Seeoffizierlaufbahn verzichtet und sich entschließt, zur Schiffbaukarriere überzutreten, zumal solange die letztere auch den Werftlehrlingen zugänglich bleibt und die ihr Angehörenden hinsichtlich ihrer sozialen Stellung nicht als vollwertig anerkannt werden. Um eine größere Zahl von Studierenden zum Eintritt in die Konstrukteurlaufbahn zu bewegen, wird man in Zukunft bei der Aufnahme von Aspiranten in die Greenwich-Kurse nur den Nachweis theoretischer Kenntnisse in Mathematik und Mechanik sowie allgemeine Vertrautheit mit dem praktischen Ingenieurdienst verlangen, während die praktische Ausbildung im Schiffbau erst auf den königlichen Werften erworben werden soll. Ferner hofft man, daß ein Teil der E†-Offiziere sich freiwillig zur Betätigung in der Konstrukteurlaufbahn meldet; zu diesem Zwecke würden die Betreffenden einen weiteren Kursus absolvieren. Der Rücktritt in die Seeoffizierlaufbahn bleibt ihnen offen. Auf eine zweijährige Tätigkeit der Assistant Constructors an Bord in Dienst befindlicher Schiffe wird großer Wert gelegt.

Bezüglich der Zahlen der Offiziere, deren Übertritt zu den Spezialdienstzweigen jährlich erforderlich ist, gibt der Vortrag des Mr. Ewing interessanten Aufschluß: Es werden, sobald ständige Verhältnisse eingetreten sind und wenn man die Stärke der Flotte im Jahre 1908 zugrunde legt, nach annähernder Berechnung jährlich eintreten müssen:

In die E-Laufbahn . . .	54*)	In die N-Laufbahn . . .	12,
= = G- = . . .	16	= = M- = . . .	15,
= = T- = . . .	12	= = I- = . . .	6.

Den Übertritt einer hinreichenden Zahl von Offizieren zum E- und M-Dienst glaubt man durch die besseren Aussichten, welche sich hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und der Schnelligkeit der Beförderung den Spezialisten bieten, sichergestellt. Auch für den Spezialdienst in den höheren Stellen hofft man eine genügende Anzahl von Anwärtern zu finden, da hier zu den genannten Vorteilen noch derjenige einer dauernden Verwendung an Land tritt.

Die Weiterbildung der älteren Offiziere in den Fachwissenschaften erfolgt in den in den letzten Jahren immer weiter ausgestalteten War-Courses. Für die Spezialkurse (Teil II sowie die der G†-, T†-, E†-Offiziere und der Schiffbaumeister) hält Mr. Ewing die Erweiterung der Anstalt in Greenwich oder die Errichtung einer besonderen technischen Hochschule für die Marine in Zukunft für erforderlich.

Eine Besprechung der Vor- und Nachteile des neuen Systems, insbesondere der Verschmelzung der drei Hauptoffizierskategorien, ist bereits im Januarheft erfolgt, so daß eine Wiederholung an dieser Stelle überflüssig erscheint. Wir stehen zweifellos vor einem bis in die kleinsten Einzelheiten wohldurchdachten und sorgfältig ausgearbeiteten Werk, das eine große Zahl von Vorzügen aufweist; ob es aber — trotz der sorgfältigen Ausbildung der G-, T- und N-Offiziere einerseits und des verhältnismäßig großen Anteils an der Gesamtausbildungszeit, den der E-Dienst in den ersten Jahren für sich beansprucht, anderseits — ebenso leistungsfähige Seeoffiziere und Ingenieure liefern wird, wie es diejenigen sein werden, welche den größten Teil ihrer Ausbildungszeit auf

*) Davon etwa 9 für die E†-Laufbahn.

Digitized by Google

den engeren Berufsdienst verwenden können, darüber kann man mit Recht im Zweifel sein — nur die Erfahrung und der schließliche Erfolg werden es lehren können.

II. Das Personal für den Wachdienst in der Maschine.

In engem Zusammenhang mit dem System der Verschmelzung von Seeoffizier und Ingenieur steht die Frage der Ausbildung eines geeigneten Personals für den Wachdienst in der Maschine. Dieser Dienst wurde bisher von den Engine-room Artificers versehen, Handwerkern, die an Bord und in einem Kursus an Land für den Maschinendienst vorbereitet wurden, die aber außerdem und in erster Linie — ihrer Vorbildung entsprechend — für die Ausführung von Reparaturen an den Maschinen und Kesseln befähigt waren. Um die Engine-room Artificers in höherem Maße als bisher für den Reparaturdienst ausnutzen zu können, werden in Zukunft besonders befähigte Heizer, die übrigens bisher bereits die Dampfboots- und die Hilfsmaschinen an Bord bedienten, durch eine besonders sorgfältige Ausbildung für die Ausübung des Wachdienstes in der Maschine vorbereitet werden.

Der Ausbildungsgang ist folgender:

Eintritt als Stoker 2. Klasse; nach einem Jahre bei Bestehen einer Prüfung vor dem leitenden Ingenieur: Ernennung zum Stoker 1. Klasse. Nach einem weiteren Jahre, in dem die Auswahl der Befähigteren stattfindet: Ernennung zum Acting Leading Stoker. Nach dreijähriger Tätigkeit in den beiden letztgenannten Dienstgraden, in denen selbständiger Dienst bei den Hilfsmaschinen jeder Art getan wird und die elementare Erlernung eines Handwerkes zu erfolgen hat: Teilnahme an einem dreimonatigen Kursus an Land, der die praktische Weiterbildung in dem erlernten Handwerk sowie die Erwerbung elementarer Schul- und Fachkenntnisse bezweckt. Bei Bestehen der Prüfung: Ernennung zum Acting Stoker Petty Officer; etwa 25 Prozent von diesen werden vorläufig für die Mechanician-Laufbahn designiert. Nach einem Jahr praktischen Dienstes an Bord: Bestätigung zum Petty Officer; nach einem weiteren Jahr: endgültige Auswahl zum Mechanician und Kommandierung zu einem zweijährigen Kursus, in dem eine gründlichere allgemeine und fachwissenschaftliche Bildung erworben wird. Diejenigen, welche die Prüfung bestehen, werden als Acting Mechanicians an Bord kommandiert; nach sechs Monaten bei guten praktischen Leistungen: Ernennung zum Mechanician mit dem Range eines Chief Petty Officer. (Diejenigen Leading Stokers, welche den dreimonatigen Kursus absolviert haben, aber nicht für die Mechanician-Laufbahn in Betracht kamen, werden Stoker Petty Officer und später Chief Stoker, die dem Range nach unter den Mechanicians stehen.)

Die Mechanicians können den Wachdienst in einer Maschine selbständig versehen; nach fünf Jahren können sie zum Warrant Mechanician, später zum Chief Warrant Mechanician ernannt werden. Erfahrene Warrant Mechanicians übernehmen den Wachdienst über die gesamte Maschinenanlage auch großer Schiffe.

Die Boy Artificers werden in vierjährigem Kursus für ihren technischen Spezialberuf vorgebildet, wobei sich die Ausbildung auf alle für Maschinen- und Kesselreparatur in Betracht kommenden Handwerke erstreckt. Auch für andere Reparaturen

Digitized by Google

an Bord hofft man, die Engine-room Artificers nutzbringend verwenden und die Schiffe dadurch unabhängiger von den Werften machen zu können. Die bisherigen Artificer Engineers werden in Zukunft voraussichtlich der aus den Artificers bestehenden Arbeitergruppe an Bord vorstehen; als Bezeichnung wird von der Kommission statt Engine-room Artificer „Artificer“ und statt Artificer Engineer „Warrant Artificer“ vorgeschlagen.

Wenn es ohne Zweifel nicht unbedenklich ist, zu einer Zeit, wo die praktische Leistungsfähigkeit der Ingenieure infolge Einführung des neuen Systems zum mindesten nicht sichergestellt erscheint, den Wachdienst in der Maschine einem aus dem Heizerpersonal hervorgegangenen Korps anzuvertrauen, so läßt sich auf der anderen Seite doch anführen, daß die Engine-room Artificers ursprünglich für den Wachdienst keine besonderen Vorkenntnisse mitbrachten, während der Heizer schon den Dienst bei einzelnen Maschinen versah; auch ist die Auswahl und spätere Sichtung eine außerordentlich scharfe. Als Vorzug des neuen Systems ist ferner anzuführen, daß die besseren Aussichten, die sich nunmehr dem Heizerberufe eröffnen, dem letzteren einen zahlreicheren und besseren Ersatz voraussichtlich zuführen werden und daß durch die Neuregelung der Einfluß der Trade Unions*) in den Personalfragen erheblich beschränkt wird. Besonders der erstere dieser Vorteile mag infolge des gegenwärtigen Personalmangels in der Heizerbranche stark zugunsten des neuen Systems ins Gewicht gefallen sein.

Nach allem scheint es, als wenn die Mechanicians einen guten praktischen Engine-driver werden abgeben können — den praktisch und theoretisch durchgebildeten Ingenieur werden sie indessen beim Wachdienst nie voll ersetzen können.

Auch in dieser Frage wird die Erfahrung der Zukunft das letzte Wort sprechen.

Rdr.

*) Auf Drängen der Trade Unions hat im vergangenen Monat die Regierung die Frage des Maschinenwachdienstpersonals erneut einer Kommission zur Prüfung vorgelegt. Diese soll vor allem feststellen, welche Anforderungen an die Wachhabenden in der Maschine in praktischer und theoretischer Beziehung zu stellen sind. Wieweit dadurch auch die Ingenieurfrage von neuem aufgerollt werden wird, läßt sich noch nicht übersehen.

Digitized by Google

Über den Gebrauch von Seekarten.

Um die Seekarte als Hilfsmittel bei der Navigierung voll ausnutzen zu können, muß man sich ein Urteil über den Wert der Karte bilden können und über die Art ihres Gebrauchs durchaus im klaren sein.

Der Wert der Seekarte. Der Wert der Seekarten hängt in erster Linie von dem Grad der Genauigkeit der Vermessung ab. Bei Karten großen Maßstabes gewinnt die Genauigkeit der Vermessung insofern an Bedeutung, als alle Unschärfen der Größe des Maßstabes entsprechend in die Erscheinung treten. Diese Karten werden darum zumeist auch auf eingehenderen Vermessungen beruhen.

Bei den Lotungsarbeiten z. B. wird unter normalen Verhältnissen der Grundsatz verfolgt, auf eine gewisse Längeneinheit eine bestimmte Anzahl Lotlinien zu verteilen. So entfallen bei der englischen Vermessung vier Lotlinien auf einen Zoll des Kartenbildes. Im Maßstab 1 : 50 000 stellt der Zoll = 1270 m, im Maßstab 1 : 100 000 = 2540 m dar. Die Lotungslinien würden demnach im ersteren Falle in Abständen von etwa 320 m gelegt werden, im anderen Falle in den doppelten Zwischenräumen.

Bei Karten größeren Maßstabes kommen fernerhin Fehler, die durch ungenaue Eintragung einer Peilung entstehen, nicht so zur Geltung. Wird dadurch z. B. der Schiffsort um 1 mm auf dem Kartenbild verschoben, so ändert sich seine geographische Lage bei Karten im Maßstab 1 : 100 000 um 100 m, im zehnfach verkleinerten Maßstabe um das Zehnfache. Endlich werden, sobald Berichtigungen infolge von Neuvermessungen nötig sind, in der Regel zunächst die Karten größeren Maßstabes verbessert. Diese sind nach alledem in der Hand des Seemannes also von größerem Wert als Karten kleineren Maßstabes.

Gebrauch der Seekarten. Beim Gebrauch der Seekarte muß der Grundsatz stets leitend sein: „Solange nicht der Beweis durch Absuchen mit Leinen usw. erbracht werden kann, daß ein Gewässer rein, d. h. frei von Untiefen ist, muß mit dem Gegenteil gerechnet werden."

Tiefenangaben. Mit großer Vorsicht sind darum die Karten in riffiger und felsiger Gegend zu gebrauchen. Selbst bei eingehendster Auslotung können derartige Stellen, wie die Erfahrung lehrt, unentdeckt bleiben. Felsige Küsten und Riffe, gleichviel ob der letzteren Ursprung auf Felsen- oder Korallenbildung zurückzuführen ist, sollten darum, abgesehen davon, daß bei Riffen die Ortsbestimmung sehr häufig unzuverlässig ist, stets in großem Abstande passiert werden.

Regelmäßigkeit und Dichte der Lotlinien lassen auf eine systematische Ermittlung der Meerestiefen und damit auf eine gewisse Zuverlässigkeit des Kartenmaterials schließen. Dagegen müssen Gewässer, in denen die Tiefenangaben ganz unregelmäßig verteilt sind, als unsicher bezeichnet werden. Fehlen auf größeren Flächen die Tiefenzahlen überhaupt, so kann vorausgesetzt werden, daß die Tiefen dort den umgebenden Tiefen entsprechen. Befinden sich Riffe in der Umgebung, so muß mit dem Vorhandensein von Riffen auf diesen Stellen unbedingt gerechnet werden.

Digitized by Google

Weitere Unsicherheiten. Unsicherheit bieten fernerhin Stellen, auf denen geringere Tiefen als in deren Umgebung verzeichnet sind. Hier liegt die Möglichkeit vor, daß die flachste Stelle nicht gefunden worden ist.

Metergrenzen. Das Vorhandensein von ausgezogenen Metergrenzen deutet auf eingehendere Vermessungen, während das Fehlen derselben zur Vorsicht beim Gebrauch der Karte mahnt. Die Metergrenzen können wegen der Unsicherheit einer jeden, selbst der sorgfältigsten Vermessung nicht als sicherer Anhalt dafür dienen, daß sich außerhalb dieser Grenzen nicht dennoch flachere Stellen vorfinden. Sie sind daher nur als Gefahr- oder Warnungsgrenzen anzusehen, und zwar: die 10 m-Grenze für größere, die 6 m-Grenze für kleinere Schiffe. Innerhalb dieser Grenzen ist die Seekarte allein für die sichere Schiffsführung nicht mehr ausreichend und muß durch Lokalkenntnis bzw. Lotsenhilfe ergänzt werden.

Die Darstellung der 2 m-, 4 m- und 6 m-Grenze ist ein Überbleibsel aus der guten alten Zeit und entstanden aus der alten 1-, 2- und 3-Fadenlinie. Ihre Zeit ist eigentlich erfüllt, auch greift die 6 m-Linie für kleinere Fahrzeuge wohl noch zu weit. Endlich paßt sie auch nicht recht in unser Dezimalsystem. Eine 5 m-Linie dafür würde besser am Platze sein, und zwar diese allein. Alles was flacher ist, wird abgetönt gegeben, die gebräuchliche unübersichtliche, terrassenartige Abstufung verschwindet, die Karte wird wesentlich einfacher und klarer. Man betrachte nur eine schwedische Küstenkarte, um den größeren Wert einer solchen Karte für die Zwecke der Navigation zu erkennen.

Kurslinien. Sind Kurslinien in die Karte eingetragen, so ist die Annahme berechtigt, daß die Tiefenangaben in der Nähe dieser Linien zuverlässig sind, daß das Vorhandensein nicht entdeckter Untiefen sehr wenig Wahrscheinlichkeit für sich hat und daß die Gebiete, über die diese Linien führen, zumeist mehrfach befahren und sehr eingehend untersucht worden sind.

Karten von Mündungsgebieten großer Ströme, ganz besonders solcher, in denen starker Gezeitenstrom setzt, sind stets nur von bedingtem Wert, mag auch die zugrunde liegende Vermessung neuesten Datums sein. Einmal werden dort andauernd neue Senkstoffe abgelagert, zum anderen werden die schon vorhandenen Ablagerungen je nach der Festigkeit des Bodens bzw. nach der Stärke der Strömungen fortdauernd Veränderungen und Verschiebungen ausgesetzt sein. So z. B. müssen die Karten der deutschen Flußmündungen in der Nordsee als durchaus unzuverlässig bezeichnet werden, wenn zwischen der Vermessung und der Herausgabe der Karte die Periode der Winterstürme liegt.

Kartenniveau. Die Tiefenangaben in den Karten beziehen sich je nach dem Ursprung der Karte auf die verschiedensten Kartenniveaus, d. h. sie sind auf die verschiedensten Wasserstände zurückgeführt. Die deutschen Seekarten legen in Gewässern mit Gezeitenerscheinung, also z. B. in der Nordsee, das Kartenniveau in das Niveau des aus langjährigen Beobachtungen berechneten mittleren Springniedrigwassers. In der Ostsee dagegen werden die Tiefenangaben auf Mittelwasser zurückgeführt. Die Vermessungsschiffe in unseren Kolonien beschicken die geloteten Tiefen, wenn eine genügende Anzahl von Beobachtungen vorliegt, auf mittleres Springniedrigwasser, andernfalls auf das während der Vermessungsperiode beobachtete niedrigste Niedrigwasser.

Digitized by Google

Auf mittleres Springniedrigwasser sind die Karten der Engländer und Spanier bezogen. Die Amerikaner wählen teils dasselbe Kartenniveau, teils wie z. B. die Coast and Geodetic Survey an den Küsten des Atlantischen Ozeans mittleres Niedrigwasser, an den Küsten des Stillen Ozeans das Mittel der mittleren Tagesniedrigwasser oder den niedrigsten beobachteten Wasserstand. Auf dieses Niveau reduzieren auch die Franzosen, während die Russen und Italiener sich bei den Tiefenangaben auf Mittelwasser beziehen.

Auf welchen Wasserstand die Tiefenangaben auch immer bezogen sein mögen, es muß damit gerechnet werden, daß das tatsächliche Niveau sehr häufig unter dem Kartenniveau liegen kann. Beispielsweise wird das Niveau der Springniedrigwasser zur Zeit der Äquinoktien, namentlich wenn sich der Mond in der Erdnähe befindet, meist unter demjenigen des mittleren Springniedrigwassers liegen.

Großen Einfluß auf den Wasserstand übt fernerhin der Wind aus. In der Nordsee z. B. kann ausnahmsweise der Wasserstand bei anhaltenden östlichen Winden von Stärke 3 bis 4 zur Springzeit bis auf etwa 2 m unter das Kartenniveau sinken, während bei stürmischen westlichen Winden, die allmählich nach Norden drehen, namentlich zur Zeit des Voll- oder Neumondes Sturmfluten zu beobachten sind, deren Höhe die berechnete Hochwasserhöhe um etwa 3 m übertreffen kann.

Folgendes kann als allgemein gültige Regel angesehen werden: Wo der Tidenhub schon unter normalen Verhältnissen groß ist, pflegen auch seine absoluten Schwankungen am größten zu sein.

Besonders niedrige Wasserstände werden an den europäischen Küsten häufiger zur Zeit der Nachtgleichen, in den tropischen Gewässern häufiger zur Zeit der Sonnenwende beobachtet.

Um aus den Tiefenangaben der Karte die Wassertiefe für eine bestimmte Uhrzeit, also für einen bestimmten Stand der Gezeiten, ermitteln zu können, muß der Tidenhub am Ort, die Zeit des Hoch- bzw. Niedrigwassereintritts und die Zeit des Fallens bzw. Steigens bekannt sein. Man bedient sich zum Umrechnen der Wasserstände zweckmäßig der Tafel 21 im Nautischen Jahrbuch.

Strompfeile. Strompfeile deuten an, wie unter normalen Verhältnissen der Strom läuft. Sehr häufig liegen der Eintragung dieser Strompfeile nur kürzere Beobachtungen zugrunde, so daß diesbezügliche Angaben mit Vorsicht aufzunehmen sind.

Die Kartenrosen. Die Säkularänderungen der Mißweisung spielen beim Gebrauch der Kartenrosen in den DA-Karten insofern keine Rolle, als die Kartenrosen neu gestochen werden, sobald der Fehler 40′ übersteigt.

Bei der Neuherausgabe der Karten deckt sich auf neueren Karten die dem Kompaß zugrunde gelegte Mißweisung nicht mit der zur Zeit auftretenden Deklination, sie ist vielmehr bei abnehmender Deklination bereits um 40′ zu gering angenommen und umgekehrt, um einen zu häufigen Umstich der Rosen zu vermeiden. In den englischen Karten werden die Rosen erst neu gestochen, sobald die tatsächliche Mißweisung um $^1/_4$ Strich von der der Rose zugrunde gelegten Mißweisung abweicht. In diesem Falle müssen die Fehler, namentlich wenn die Peilungslinien lang sind, berücksichtigt werden. Das Jahr, für welches die Mißweisung angenommen ist, ist auf den Karten verzeichnet.

Digitized by Google

Bei Karten kleineren Maßstabes darf nur die nächstgelegene mißweisende Rose zum Absetzen der Kurse usw. benutzt werden. Ganz besonders gilt dies für Gebiete, wo die Isogonen dicht zusammengedrängt sind, falls die Verbindungslinie der Netzrosen quer zum Verlauf der Isogonen liegt. Welche Fehler bei Vernachlässigung dieser Regel unterlaufen können, mag daraus ersehen werden, daß sich z. B. in der Belle-Isle-Straße die Mißweisung um 8° auf 300 Seemeilen ändert.

Kartenzerrungen. Durch Kartenzerrungen werden die Karten fehlerhaft, so daß, selbst wenn der Karte die genauesten Vermessungen zugrunde liegen, die Positionsbestimmungen nach mehreren Objekten durch Doppelwinkelmessung in den seltensten Fällen denselben Schiffsort ergeben werden. Die Zerrungen sind darauf zurückzuführen, daß die Karten in feuchtem Zustande von der Kupferplatte abgedruckt werden müssen. Beim Trocknen zieht sich das Papier dann zusammen. Je feuchter dies beim Druck war, um so schärfer wird das Bild, um so größer ist jedoch die Zerrung. Würde sich das Papier beim Trocknen gleichmäßig nach der Mitte hin zusammenziehen, so würden die Karte und das Original ähnlich sein, die Karte würde nur, soweit man bei Merkatorkarten überhaupt davon reden kann, einen anderen Maßstab haben als das Original. Das Zusammenziehen erfolgt jedoch ungleichmäßig. Es kann wohl vorkommen, daß sich eine Karte von 75 × 90 cm an der Schmalseite um 2 cm, in der Längsrichtung dagegen nur um 1 cm oder weniger zusammenzieht. Um wieviel sich die Karten gezerrt haben, welche Zuverlässigkeit sie also noch beanspruchen können, läßt sich bei den DA-Karten jederzeit feststellen, da in der linken unteren Ecke die Längenmaße der Originalkarte angegeben sind.

Solange Karten auf Papier gedruckt werden, ist mit diesem durch die hygroskopische Eigenschaft des Papiers bedingten Übelstande zu rechnen, der sich auch an Bord unter dem Einfluß des mehr oder minder großen Feuchtigkeitsgehalts der Luft bemerkbar macht. Ein und dieselbe Doppelwinkelmessung auf derselben Karte einmal bei trockener Luft, alsdann bei Nebel abgesetzt, kann zwei verschiedene Positionen ergeben, was bei Havariefällen zu beachten ist. Ist also eine Strandung bei Nebel oder sonst feuchter Luft erfolgt, so werden die im trocknen Zimmer an Land auf derselben oder gar auf einer anderen mit anderen Zerrungsfehlern behafteten Karte abgesetzten Kurse und Peilungen ein anderes Bild ergeben als jene Aufzeichnungen zur Zeit der Strandung. Durch den Aufzug auf Leinwand wird der erwähnte Einfluß gemildert, da aber der Klebstoff das Papier seinerzeit ebenfalls stark durchfeuchtet, so kann der bereits vorhandene Zerrungsfehler noch vergrößert, ebensogut allerdings auch verringert werden.

Die Position eines Schiffes zum Küstenverlauf bzw. zu Untiefen durch Doppelwinkelmessungen unter allen Umständen auf wenige hundert Meter genau festzulegen, ist demnach unmöglich. Das läßt sich bei dem vorhandenen Kartenmaterial nicht ausführen.*)

*) Positionsbestimmungen durch Abstandsmessung und eine Peilung werden durch Kartenzerrungen am wenigsten verfälscht. Die Anwendung dieser Methode zur Ortsbestimmung ist bereits heute auf schnellfahrenden Schiffen in schwierigen Gewässern sehr beliebt. Sie wird mit Einführung des Stereo-Telemeters von der Firma Carl Zeiß für navigatorische Zwecke allgemeine Bedeutung erlangen.

Digitized by Google

Auf die Kartenzerrungen müssen auch Unstimmigkeiten zurückgeführt werden, die sich z. B. bei den Positionsbestimmungen in der Kieler Bucht einmal nach dänischen, das andere Mal nach deutschen Objekten ergeben. Das dänische Dreiecksnetz ist durch das Königl. Preuß. Geodätische Institut auf das schärfste mit dem deutschen Dreiecksnetz in Verbindung gebracht worden. Die auftretende Differenz von 6,36″ in der Breite wird bei der Herstellung der neueren DA-Karten berücksichtigt. Fehler in der Lage der Punkte zueinander in dem Kartenbilde sind, wenn man von den Zerrungen absieht, also ausgeschlossen.

Feuer- und Kennungskreise. Die englischen und französischen sowie die amerikanischen und neueren russischen Seekarten enthalten überhaupt keine Feuerkreise, d. h. Kreise, die die Sichtweite der einzelnen wichtigeren Feuer angeben, sondern, soweit es sich nicht um regelmäßige Feuer handelt, Kennungskreise, die andeuten, in welchen Sektoren die Feuer sichtbar, in welchen sie verdunkelt sind usw. Ein Teil der DA-Karten ist zur Zeit noch mit Feuerkreisen versehen, die ebenso wie die Zahlenangaben für die Sichtweite eine Augeshöhe von 5 m voraussetzen. Um die Übersichtlichkeit der Karten zu erhöhen, werden die Feuerkreise auch in diesen Fällen den Kennungskreisen weichen.

Die Feuerkreise sowie die zahlenmäßigen Angaben für die Sichtweite beziehen sich auf eine Augeshöhe von 5 m. Die Sichtweite ist jedoch sehr wesentlich abhängig einmal vom Feuchtigkeitsgehalt der Luft, das andere Mal von Refraktionsverhältnissen und endlich in Gebieten großer Tidenhube von dem jeweiligen Wasserstand. Durch außergewöhnliche Refraktionsverhältnisse kann die für normale Verhältnisse berechnete Sichtweite sich um rund 4 Seemeilen ändern (hierbei ist eine Augeshöhe von 6 m, eine Objektshöhe von 40 m und ein Unterschied zwischen Wasser- und Lufttemperatur von 10 ° C. vorausgesetzt). Ebenso ändert sich die Sichtweite ohne weiteres mit der Augeshöhe und mit der Objektshöhe, die vom Wasserstand abhängig ist. Das Leuchtfeuerverzeichnis aller Meere enthält eine Sichtweitentafel für Augeshöhen bis zu 30 m und Feuerhöhen bis zu 200 m.

Feuerschiffe. Feuerschiffe sind zur Ortsbestimmung mit Vorsicht zu benutzen. Es darf niemals in den deutschen Karten der schwarze Ball des Feuerschiffzeichens, der nur die Tagesmarke darstellen soll, als Positionspunkt betrachtet werden. Dieser liegt vielmehr in der Mitte der Grundlinie. Soviel festgestellt werden kann, ist in englischen Karten der schwarze Ball gleichzeitig Positionsnote, bei den Amerikanern, Schweden und Russen fehlt der Ball gänzlich in der Karte, und das Feuerschiff ist nur ein allgemeines Zeichen.

Hinsichtlich der Feuerhöhe ist hier zu beachten, daß die Laterne bei hohem Seegang häufig nicht so hoch geheißt wird, wie angegeben. Die Sichtweite kann also bei schlechtem Wetter trotz klarer Luft wesentlich geringer sein als unter gewöhnlichen Verhältnissen.

Bojen. Die Bojen sollten nur als Warnungszeichen, nicht als Unterlage für die Ortsbestimmungen dienen, da sie sich nicht immer genau auf Position halten lassen. Über die verschiedenen Betonnungssysteme siehe „Annalen der Hydrographie“ vom Jahrgang 1887, Heft 10 und 11. Alle Seekarten, außer den amerikanischen und älteren

Digitized by Google

französischen, zum Teil auch österreichischen, geben als Zeichen möglichst eine kleine perspektivische Ansicht der einzelnen Bojen. Eine strikte Durchführung ist jedoch unmöglich. Wird fernerhin das Auslegen einer Spierentonne gemeldet, ohne nähere Beschreibung der Form, so kann der sichtbare Teil, wie z. B. in der Kieler Föhrde und in der Jade aus eisernen, nach oben kleiner werdenden Zylindern bestehen, es kann sich aber auch wie auf der Elbe um eine Stumpftonne mit aufgesteckter Spiere oder gar mit einem aufgesteckten Lattenbündel handeln.

An Küsten, wie an den heimischen, die der Eisbildung im Winter ausgesetzt sind, muß die Winterbezeichnung notwendigerweise von der des Sommers abweichen. Beide kann die Karte nicht geben. Die DA-Karten enthalten deshalb seit einiger Zeit einen Hinweis, daß nur die Sommerbezeichnung gegeben wird.

Einzelheiten. Über Einzelheiten in den DA-Karten gibt die vom Reichs-Marine-Amt herausgegebene Tafel: „Erklärung der Abkürzungen und Zeichen" Aufschluß. Die Russen haben ein „Handbuch zum Lesen von Seekarten" aufgestellt, das die Abkürzungen und Zeichen usw. der Seekarten verschiedener Nationen behandelt. In ähnlicher Weise haben die Amerikaner das Buch „A Manual of Conventional Symbols and Abbreviations" bearbeitet.

Berichtigungen. Die neueren DA-Karten enthalten nur noch Vermerke für größere Berichtigungen. Diese haben stets eine Neuauflage der Karte zur Folge. Vermerke für kleine Berichtigungen erübrigen sich, da die Karten vor der Ausgabe mit einem Stempel versehen werden, z. B. „berichtigt einschl. »Nachr. f. Seef.« vom 25. März 1905." Ob diese kleinen Berichtigungen in die Platte gestochen oder auf der zur Auslieferung gelangenden Karte mit Tusche ausgeführt worden sind, spielt hierbei keine Rolle.

Vorschriften über die Berichtigung der Karten und Bücher durch die Schiffskommandos sind den Kartenkatalogen vorgedruckt. Die Vorschrift, auf die Nachrichten für Seefahrer nur in den von den Navigationsdepots mit roter Tusche eingezeichneten Raum hinzuweisen, trägt den Anforderungen der Schiffahrt nach Dafürhalten des Verfassers wenig Rechnung. Diese Eintragungen erleichtern dem Werftbeamten, der die Karten später verbessert, die Arbeit wohl sehr. Der Navigationsoffizier jedoch hat beim Gebrauch der Karte nicht die Zeit, zuvor alle angezogenen Nachrichten für Seefahrer zu studieren, um sich zu überzeugen, daß sein Kurs unbeeinflußt von den in jenen Notizen etwa angegebenen Unregelmäßigkeiten bleibt. Er muß an Ort und Stelle den Vermerk finden, um sofort zu wissen, ob und welche Nachrichten für Seefahrer er einzusehen hat. Zweckdienlicher noch wäre eine wirkliche Berichtigung mit Radiermesser nebst Zeichenfeder und Tusche, selbst auf Kosten der Schönheit und vielleicht der Lebensdauer der Karte.

Unterschiede zwischen den Kartenangaben und den Angaben der Segelhandbücher. Die Segelhandbücher können nicht in der Weise auf dem laufenden gehalten werden wie die Seekarten. Erfordert doch schon eine Neuauflage bedeutend höhere Kosten als die Neuherausgabe einer Karte. Bei Verschiedenheit der Angaben sollte daher stets die Seekarte ausschlaggebend sein.

Ersatz von Kartenpapier. Es sei noch auf Versuche, den Ersatz bzw. die Imprägnierung von Kartenpapier betreffend, hingewiesen.

Digitized by Google

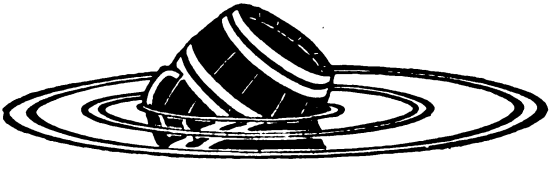
Einen Ersatz bilden die Pegamoidkarten. Sie haben den Vorzug, daß sie gegen Wasser unempfindlich sind und abgewaschen werden können. Diesem Vorteil stehen aber große Nachteile gegenüber. Die Zerrungen auf diesen Karten sind wegen der großen Weichheit des Materials noch größer als bei den gewöhnlichen Karten. Korrekturen lassen sich viel schwerer ausführen. Endlich werden die Kupferplatten beim Drucken durch den erforderlichen sehr hohen Druck viel mehr beansprucht. Der Preis steigt bei diesen Karten etwa auf das Dreifache.

Diesem Material erscheinen darum die zaponierten Karten bedeutend überlegen zu sein. Man tränkt die gewöhnliche Seekarte nach Fertigstellung mit einer Zaponlösung (Auflösung von Zelluloid in Amylazetat). Sie wird dadurch gegen den Einfluß des Wassers vollkommen unempfindlich und läßt sich ebenso wie die Pegamoidkarte abwaschen. Die auftretenden Zerrungen sind nicht größer als bei gewöhnlichen Karten. Das Material ist im Gegensatz zu den Pegamoidkarten fest. Die Kosten erhöhen sich etwa um 10 Prozent. —

Aus alledem ergibt sich, welche Bedeutung die Seekarte für den Seefahrer hat, wie unendlich viel sie ihm raten kann und welche große Aufgabe den hydrographischen Ämtern mit der Herstellung dieser Karten erwächst.

Eine Betrachtung der verschiedenen Karten zeigt aber auch, wie manches noch fehlt aus Mangel an Beobachtungsmaterial, das wiederum nur von den in Dienst befindlichen Schiffen gesammelt werden kann. Vermessungsschiffe können im allgemeinen nur die ersten Grundlagen für eine Karte liefern, für die weitere Vervollständigung und vor allem Richtighaltung sind die hydrographischen Ämter auf Beobachtungen von den Schiffen angewiesen. Durchblättert man nun die Nachrichten für Seefahrer, den Sammelort aller derartiger Angaben, daraufhin, so kann man wohl ein recht reges Interesse seitens der Schiffe für ihre Aufgabe feststellen, oft fehlt aber die wünschenswerte Vertiefung. Häufig wird z. B. gemeldet, daß ein Feuer nicht 21, sondern 22 Seemeilen weit sichtbar ist, daß die Lage einer Tonne nicht mit der in der Karte verzeichneten übereinstimmt oder daß sich eine Landzunge weiter seewärts erstreckt, als auf der Karte angegeben. Eine genaue Angabe fehlt jedoch vielfach; gewiß läßt sich dann in die Karte ein ebensowenig sagender Vermerk setzen; als eine Vervollkommnung wird diese Notiz aber kaum gelten können. In dieser Richtung kann noch viel getan werden. Es liegt im eigensten Interesse der seefahrenden Nationen.

—dt.



Digitized by Google

Die Flottenstützpunkte und die Verteidigung der Kolonien Frankreichs.

Während in früheren Jahren bei den Verhandlungen über den Marinehaushalt in den gesetzgebenden Körperschaften Frankreichs die Einrichtung der Flottenstützpunkte einen breiten Raum einnahm, sind sie in diesem Jahre nur gestreift worden; der Berichterstatter Abgeordneter Ch. Bos hat in seinem Bericht nur Biserta ausführlich behandelt. Der Bericht des Kolonel Barrand, Chefs des Militärkabinetts im Kolonialministerium, über die Verteidigung der Kolonien, der im Mai 1904 für den außerparlamentarischen Untersuchungsausschuß aufgestellt wurde, und der Bericht des Mitgliedes dieses Ausschusses, Abgeordneten Messimy, über die Flottenstützpunkte vom Juni 1905 bietet Gelegenheit, die Flottenstützpunkte im Rahmen der Verteidigung der Kolonien Frankreichs eingehender zu beleuchten. Eine derartige Betrachtung scheint auch deshalb nicht ohne Interesse, weil dabei eine Anzahl allgemein gültiger Grundsätze für die Bewertung von Stützpunkten und ihre Einrichtung zur Sprache kommt.

Als Einleitung seien die Anforderungen vorausgeschickt, die nach Messimy an die Flottenstützpunkte zu stellen sind:

„Ein Flottenstützpunkt erster Ordnung muß eine gute strategische Lage haben, d. h. an der Kreuzung von Seewegen oder mindestens an einer der großen Seestraßen liegen.

Als taktische Forderungen sind zu stellen: gegen Beschießung von See geschützte Lage, guter, geschlossener, ruhiger Ankerplatz mit mehreren Einfahrten, die weder versperrt noch gleichzeitig blockiert werden können, Landwerke, die einer Belagerung standhalten können, genügende Besatzung für die Land- und die Küstenwerke.

In technischer Hinsicht muß der Stützpunkt die Mittel für umfangreiche Ausbesserung von Schiffen bieten, besonders mehrere Trockendocks oder Schwimmdocks, bedeutende Ausrüstungsvorräte von Kohlen, Munition und Proviant besitzen, die mindestens zur vollständigen Auffüllung des Bedarfs eines Geschwaders nach einer Seeschlacht ausreichen.

Außerdem sind Verteidigungs- und Angriffstorpedo- und Unterseebootsflottillen, Küstenwachtstellen, die dem Telegraphennetze angeschlossen sind, sowie Funkspruchstellen nötig.

Flottenstützpunkte, die nicht so umfangreich ausgestattet sind, aber wenigstens ein Trockendock und Werkstätten besitzen, können als Stützpunkte zweiter Ordnung gute Dienste tun, und schließlich sind auch lediglich mit Kohlenlagern ausgestattete, gegen das Einlaufen leichter Streitkräfte geschützte Punkte als Kohlenstationen von großem Werte.

Hiermit scheinen die Anforderungen an Flottenstützpunkte im allgemeinen erschöpft zu sein; unmittelbare telegraphische Verbindung mit dem Heimatlande, wenn möglich ein leistungsfähiges Hinterland erscheinen außerdem wünschenswert."

Messimy untersucht dann die Rolle, die den französischen Flottenstützpunkten in einem Kriege zufallen würde. In einem Kriege mit Deutschland würden sie seiner

Digitized by Google

Ansicht nach kaum in Mitleidenschaft gezogen werden, da hier vor allen Dingen die heimische Flotte und die heimischen Küsten in Betracht kämen. Einen Krieg mit den Vereinigten Staaten von Amerika hält er für sehr wenig wahrscheinlich; sollte er jemals ausbrechen, so würden ähnliche Lagen wie in einem Kriege mit England und, für das Mittelmeer wenigstens, in einem Kriege gegen Italien entstehen.

In einem Kriege gegen England müßten nach Messimys Ansicht die französischen Kreuzer den englischen Handel beunruhigen, die Flottillen die Blockade der französischen Häfen erschweren und die Geschwader in den geschützten Häfen zum Auslaufen bereit gehalten werden. Wäre Frankreich imstande, überall auf der Erde Kreuzergeschwader zum Handelskrieg bereitzustellen, so würde die Anlage weiterer gut befestigter Stützpunkte in allen Meeren unerläßlich sein. Dazu reichen aber die Mittel und die Flotte nicht aus, und man müßte sich auf das Mittelmeer und den Nordatlantischen Ozean beschränken. Während dort Biserta eine hervorragende strategische Rolle spielt, als Stützpunkt zweiter Ordnung Oran und als Kohlenstation Algier in Frage kommen, ist hier Dakar der wegen seiner hervorragenden strategischen Lage als Hauptstützpunkt geeignete Ort. So wünschenswert es ist, die strategischen Punkte im Nordatlantischen Ozean, Brest, Dakar durch Fort de France auf Martinique zu einem strategischen Dreieck zu ergänzen, so liegt der Augenblick, dies einzurichten, noch in weiter Ferne, da erst Dakar und Oran ausgebaut werden müssen. Fort de France wird so lange Kohlenstation bleiben müssen, bis die Vollendung des Panamakanals zu seiner Einrichtung als Stützpunkt drängt.

Im Indischen Ozean und in der Südsee sind die französischen Handelsinteressen nicht groß genug, um die Unterhaltung kostspieliger Stützpunkte zu rechtfertigen. In Diego Suarez hat man leider schon zu viel Geld gesteckt, um es ganz aufzugeben, die für das dort zu bauende Trockendock bewilligten Summen würden zur Zeit nützlicher in Indochina Verwendung finden, da dies bei einem Kriege gegen Japan in erster Linie den Kriegsschauplatz bilden würde.

Dagegen ist die Bedrohung in den nordafrikanischen Kolonien durch England oder Italien nicht ausgeschlossen, und die natürlichen Verhältnisse, die Nachbarschaft der Ausgangspunkte feindlicher Unternehmungen, von Malta oder Sizilien, und günstige Küstenbildung weisen auf Tunesien als Angriffspunkt hin. Die nordafrikanischen Besitzungen würden mit Biserta stehen und fallen.

Außerhalb der europäischen Gewässer bildet Indochina ein Ziel für englische oder japanische Angriffe. Messimy teilt nicht die im vorigen Jahre vielfach zum Ausdruck gekommene Besorgnis, daß ein Vorgehen Japans gegen diese französische Besitzung in absehbarer Zukunft zu befürchten sei. Japan ist auf lange Jahre in Nordchina gebunden, und der Betätigung seiner stillschweigend übernommenen Verpflichtung der Beschützung aller Angehörigen der gelben Rasse, muß eine Eingeborenenpolitik vorbeugen, die darauf ausgeht, die Bewohner Indochinas an Frankreich zu fesseln, das nicht durch Knechtung und Aussaugen, sondern durch Förderung der Kultur und Volkswirtschaft der Eingeborenen diese für sich gewinnen müsse. Das sind dieselben Ansichten, die noch unlängst der Generalgouverneur Doumer, dessen Vorgänger Deloncle und der Seeoffizier Castex äußerten. Die im vorigen Jahre auch die amtlichen Kreise Frankreichs beherrschende Aufregung wegen der Sicherung Indochinas gegen japanische Angriffe hat

Digitized by Google

einer ruhigeren Auffassung Platz gemacht, die damals beschlossene Entsendung einer besonderen Kommission zur Untersuchung der Verteidigungsfrage an Ort und Stelle ist nicht zur Ausführung gekommen.

Messimy faßt sehr richtig die Verteidigung Indochinas als reine Seemachtfrage auf. Da Frankreich eine der japanischen Seestreitmacht gewachsene Flotte dauernd nicht draußen halten kann, so muß die bewegliche Verteidigung Indochinas so ausgestaltet werden, daß sie eine japanische Landung erschweren und verzögern kann, womöglich bis die französische Flotte auf dem Kriegsschauplatz erscheint. Das Ergebnis ihres Zusammentreffens mit der japanischen Flotte wird dann das Los Indochinas entscheiden. Messimy stimmt auch hierin mit Deloncle überein und verlangt insbesondere die Ausgestaltung Saigons zu einem Flottenstützpunkt und Waffenplatz erster Ordnung, wo sich die Landstreitkräfte nach einer erfolgreichen japanischen Landung oder nach Eindringen über die chinesische Grenze halten können, bis die französische Flotte eingreifen kann. Im Norden, in Haiphong, muß noch ein Stützpunkt der beweglichen Verteidigung angelegt werden. Diese selbst muß wesentlich verstärkt und mit Angriffsunterseebooten ausgestattet werden, die bis zur Malakkastraße vorgehen könnten. Messimy stimmt im letzten Punkte mit Vizeadmiral Fournier überein, auf dessen Vorschlag nach der Mitteilung des Marineministers bei der Budgetberatung drei von den in diesem Jahre zu bauenden Unterseebooten einen Verwendungsbereich von 2500 bis 3000 sm erhalten sollen, um bei der Verteidigung Indochinas erfolgreich mitwirken zu können.

Messimy verlangt dafür Verringerung des Geschwaders des äußersten Ostens, das gegenüber der japanischen Flotte in seiner jetzigen Zusammensetzung doch ohnmächtig sei. Die gleichen Erwägungen scheinen den Oberen Marinerat bei der Neuverteilung der Seestreitkräfte geleitet zu haben: nach dem Indiensthaltungsplan für das Jahr 1907 ist nur noch eine Division, bestehend aus zwei Panzer- und zwei geschützten Kreuzern, sowie sechs Torpedobootsjägern für Ostasien vorgesehen.

Die zum Entsatz von Indochina hinauszusendende Flotte findet auf beiden Wegen in französischen Besitzungen Anlaufhäfen; auf dem Wege um das Kap der guten Hoffnung Dakar, Libreville, Tullear oder Fort Dauphin, Diego Suarez, Mahé, Pondichéry; auf dem Wege durch den Suezkanal Biserta, Djibouti, Diego Suarez, Mahé, Pondichéry und als Schlußstation auf beiden Saigon. Messimy weist den Gedanken, alle diese Häfen schon im Frieden als Flottenstützpunkte oder Kohlenstationen einzurichten, von der Hand, es genügt, mit Ausnahme von Biserta, Dakar und Saigon im Frieden die Einrichtung von Kohlenlagern für den Kriegsausbruch dort vorzubereiten.

Messimy kommt auf Grund obiger Ausführungen zu dem Schluß, daß für den Seekrieg und die Verteidigung der Kolonien Maßregeln hinsichtlich der Einrichtung der Flottenstützpunkte zu treffen sind:

1. a) Biserta muß als erstklassiges Seearsenal gegen See- und Landangriffe geschützt werden und eine Unterseebootsflottille von großem Verwendungsbereich erhalten.

b) Saigon—Kap St. Jacques muß in gleicher Weise eingerichtet werden.

c) Haiphong—Port Courbet muß als Operationsbasis zweiter Ordnung ausgebildet werden mit Land- und Seewerken und bedeutender beweglicher Verteidigung.

2. a) Dakar soll nur ein Dock und Vorräte, keine Landverteidigung erhalten.

Digitized by Google

b) In Oran müssen die Hilfsmittel des Handelshafens nutzbar gemacht werden, ständige Landwerke sind in Anbetracht der Stärke der Truppen nicht nötig, dagegen ist bewegliche Verteidigung mit Angriffs-Unterseebooten erforderlich.

c) Algier ist entsprechend seiner Bedeutung als Handelshafen und seinen Hilfsquellen als Stützpunkt zweiter Ordnung einzurichten, der durch starke Seewerke zu schützen ist.

3. a) Die Ausgaben für Diego Suarez sind auf das Notwendigste zu beschränken; es sind keine Verteidigungseinrichtungen, sondern nur Hilfsmittel für die Flotte zu schaffen.

b) In Fort de France ist vorläufig nur das Dock zu verlängern.

4. Untersuchungen über die Einrichtung von Kohlenstationen an den vorher genannten Anlaufhäfen auf dem Wege nach Ostasien sind einzuleiten; für Nouméa ist keine Anlage zu planen.

Im folgenden sei die Auffassung des für die Verteidigung der Kolonien zuständigen Kolonialministeriums wiedergegeben.

Die Verteidigung der Kolonien ist in erster Linie eine Seemachtfrage; behauptet oder erringt die französische Flotte im Kriege die Seeherrschaft, so sind auch die Kolonien gesichert. Die Flottenstützpunkte sind im allgemeinen nur dazu bestimmt, den Kreuzern und Geschwadern Schutz und Zuflucht zu bieten; ihre Einrichtung verfolgt keinen anderen Zweck. Ihre Wahl ist nach ganz besonderen, von der Kolonie, in der sie liegen, unabhängigen Gesichtspunkten erfolgt; nur in Ausnahmefällen kommen sie für deren Verteidigung in Betracht, z. B. in Cochinchina, wo Saigon gleichzeitig der Schlüssel der Verteidigung und der politische und wirtschaftliche Vorort der Kolonie ist. Während bis dahin die Stützpunktfrage einseitig von der Marine behandelt wurde, ist sie Ende 1902 im Gesamtrahmen der Verteidigung der Kolonien erwogen worden, und danach ist die Wichtigkeit der einzelnen Stützpunkte bewertet.

In erste Linie wurde dabei Indochina*) gestellt mit Rücksicht auf seine wirtschaftliche Entwicklung und die Streitkräfte in den benachbarten Kolonien und Ländern. Die ostasiatischen Gewässer können sicherlich den Kriegsschauplatz für die heimische Flotte bilden, daher war hier, und zwar in der Hauptstadt, ein Flottenstützpunkt erster Ordnung zu schaffen, der gleichzeitig der Landverteidigung Rückhalt bot.

In zweiter Linie kam die afrikanische Westküste nicht nur wegen ihrer Bedeutung für den Handel und im Hinblick auf ihre Weiterentwicklung sondern auch wegen der strategischen Vorteile, die ihre Lage für einen Angriffskrieg bildet, in Betracht. Dakar erschien nächst Saigon als nützlichster Flottenstützpunkt, einmal wegen seiner Nähe zur Heimat und seiner Flankenstellung zu den Seewegen zum Kap der guten Hoffnung und nach Südamerika, dann, weil es den Eingangshafen der Kolonie bildet.

Diego Suarez kam erst an dritter Stelle. Madagaskar ist zu wenig entwickelt, die Verbindungen auf der Insel sind zu schwierig, als daß ein Feind seine Besetzung unternehmen sollte. Wegen der schlechten inneren Verbindung ist Diego

*) Biserta, Oran, Algier sind hier nicht erwähnt, da ihre Verteidigung dem Kriegsministerium zufällt.

Digitized by Google

Suarez für die Behauptung der Insel von keiner Bedeutung. Strategisch liegt es zu weit von den vom Suezkanal ausgehenden und zu ihm führenden Seewegen entfernt und wird nur im Falle der Sperrung des Kanals als Zufluchtshafen in Betracht kommen.

Martinique (Fort de France) und Neukaledonien (Nouméa) stehen an letzter Stelle, sie sind durchaus von der Zufuhr von außerhalb abhängig, so daß sie schon durch einfache Blockade zur Übergabe gezwungen werden können.

Messimys Vorschläge stimmen also im großen und ganzen mit den vom Kolonialministerium vertretenen Ansichten überein.

Das Marineministerium, dem insbesondere die örtliche bewegliche und die feste unterseeische Verteidigung zufällt, ist nicht ganz den Anschauungen des Kolonialministeriums gefolgt. Saigon steht zwar auch in erster Linie, aber Diego Suarez wurde durch die Ausstattung der beweglichen Verteidigung ein bedeutend höherer Wert beigelegt als Dakar, wo die Dockbauten sehr langsam fortschreiten und eine bewegliche Verteidigung noch erst eingerichtet werden soll.

Die weitaus größten Mittel wurden auf den Ausbau Bisertas als Stützpunkt erster Ordnung verwendet, nach Algier und Oran sind Torpedobootsflottillen gelegt, in Algier soll auch eine Unterseebootsflottille gebildet werden.

Der Umstand, daß drei Ministerien bei der Einrichtung der Flottenstützpunkte und der Verteidigung dieser und der Kolonien beteiligt sind, hat nicht gerade fördernd auf diese wichtige Frage eingewirkt. Es wird eine der ersten und dringendsten Aufgaben des neu gebildeten Landesverteidigungsrates sein, hierin Wandel zu schaffen.

M.

Digitized by Google

Untergang der deutschen Hanserechte in England, Schließung des Stalhofes zu London 1598.

Von Franz Eißenhardt.

Der Stalhof von London war die bedeutendste Faktorei der deutschen Hansen in England, keineswegs aber ihre einzige. Die Stalhöfe waren Niederlagen von Warenproben, welche die Hansen, die Anteil am Hofe hatten, dort zur Ansicht und Prüfung auslegten, genau so wie in großen Städten, beispielsweise in Berlin, das seit etwa einem Jahrzehnt ebenfalls in besonderen, großen, eigens für diesen Zweck gebauten Gebäudekomplexen geschieht, die man — bezeichnenderweise und vielleicht mit Anklang an die Hanse — auch „Höfe", wie Luisenhof, Dresdener Hof usw. nennt. Jene hanseschen Stalhöfe aber umfaßten außer den Probeauslagen auch große Warenlager sowie Räume für die ständigen Bewohner und die Hansen, die vorübergehend sich an den betreffenden Plätzen aufhielten. Es war also solch ein hanseischer Stalhof eigentlich ein Hanseviertel in den Städten, in denen er stand, nämlich noch außer in London nach Lappenburg „Urkundliche Geschichte des hanseschen Stalhofes in London" in Boston, Lynn, York, Hull, Bristol, Norwich, Ipswich und Yarmouth; auch in Newcastle hat nach neuesten Forschungsergebnissen ein Stalhof gestanden. Viele Privilegien und Rechte ruhten auf diesen Höfen und schützten den Handel wie die Handelnden, namentlich erteilte solche König Eduard I. in einem vom 1. Februar 1303 gegebenen Freibrief, und innerhalb der Stalhöfe selbst konnten sich die Hansen frei bewegen, das heißt untereinander Geschäfte abschließen. Die Höfe, namentlich der zu London, standen unter einem Aldermann und Beisitzern als von den Hansen selbst gewähltem Vorstand, und sie haben bedeutend zur Machtentwicklung des Bundes und seiner Seemacht beigetragen.

An dem Stalhof hatten die einzelnen Städte der Hanse mehr oder weniger bedeutende Anteile, so erwarb Danzig unter seinem Bürgermeister Heinrich Vorrath für sich und die preußischen Städte Thorn, Kulm, Elbing ein volles Drittel des Hofes. Die Kölner besaßen außer einem Anteil am Stalhof zu London noch ein eigenes Gildehaus.

Die Privilegien der Hansen, die sie vor den einheimischen Kaufleuten bevorzugten, konnten ihnen natürlich nicht die Sympathien der Engländer einbringen, und sie sahen sich vielfach in ihren Rechten, die ihnen die Gunst der Könige gewährt hatte, bedroht, doch gingen diese Perioden immer wieder verhältnismäßig schnell vorüber, solange der englische Handel dem der Hanse auch nicht annähernd gewachsen war, und solange deren Seemacht bei einigem Zusammenhalten der Städterepubliken und energischem Auftreten die englischen Schiffe vom Wasser wegfegen konnte.

Gefährlich sah die Hansesache in London aus, als im Sommer 1468 Schiffer aus Lynn, wo auch ein Stalhof stand, den dänischen Voigt auf Island erschlugen und der König von Dänemark in Verbindung mit den Danzigern als Vergeltung englische schwerbeladene Schiffe im Sunde hatte aufgreifen lassen. König Eduard IV., hierüber empört, ließ den Aldermann und dessen Genossen vom Stalhof in London

Digitized by Google

vor die Königsbank zu Westminster bescheiden und machte sie für einen Schaden von 20 000 Pfd. Sterl. haftbar. Die große Menge der in England ansässigen Hansen wurde gefänglich eingezogen, die Kammer ihrer Gildehalle geschlossen und von den Behörden der Stadt versiegelt; den hanseschen Besitz, sogar ihre Kleinodien, nahm man in Beschlag. — Die Kölner aber trennten sich von der gemeinen Hanse*): „Do hebben de Kolleners de Hense vorsaket und gesecht, se horen nich to de hense, do se segen, dat de anderen vangen und bunden worden."

Es entbrannte nun jener Krieg, der mit dem Frieden zu Utrecht 1474 endete und manche kühne Hansetat zeitigte,**) aber er bietet die auffallende Erscheinung, daß die Hansen, namentlich die der Ostsee, die Osterlinge, obwohl in vollem Kriege mit England und von Eduard IV. in ihren Rechten dort bedroht, diesem Könige der weißen Rose gegen seine Gegner helfen, so daß es scheinen will, daß nach ihrer Ansicht Eduard IV. der weniger gefährliche König war und gegen die Hansen in London unter dem Druck der Volksmeinung gehandelt hatte, keineswegs aber gesonnen war, die Hansen dauernd ihrer Privilegien zu berauben. September 1470 mußte Eduard IV. von Lynn nach Holland fliehen. Die „Mémoires de Philippe de Commynes"***) sagen: „Pour ce temps les Ostrelins estoient ennemis des Anglois, et aussi des François: et avoient plusieus navires de guerre en la mer: et estoient fort craints des Anglois (et non sans cause, car ilz sont bons combatants)." Am 14. März 1471 aber kehrt Eduard IV. bereits siegreich nach England zurück, und zwar, obwohl im Kriege mit den Osterlingen, mit Hilfe ihrer Schiffe, die noch 1470 auf den König Jagd gemacht hatten. Es heißt in der Geschichte der Könige Karl VII. und Ludwig XI. von Thomas Basin, Bischof von Lisieux (S. 85): „Invenit autem ipse Edoardus in littoribus Flandriae et Zelandiae plures naves Teutonicorum, quas Osterlingos appellant." Nach seiner späteren Angabe waren aber nicht allein Osterlinge an der Fahrt beteiligt. Auch Commynes bestätigt das. Karl der Kühne hatte 50 000 Andreasgulden vorgeschossen, und mit deren Hilfe sind die Osterlinge gechartert worden: „et lui souldoya (besolden, chartern) sacrettement quatorze navires Ostrelins, bien armez qui promettaient le servir jusques à ce qu'il fust passé en Angleterre et quinze jours apres," schreibt Commynes. Es waren aber nicht vierzehn Schiffe der Osterlinge; Caspar Weinreich gibt in seiner Danziger Chronik 1461 bis 1496 die Zahl auf sieben an. Die Abfahrt des Geschwaders erfolgte am 2. März 1471 von Vlissingen, die Landung bei Ravenspeer im Humber geschah am 14. März.

Für den perfiden Abfall der Kölner von der gemeinen Hanse in London aber rächte sich diese auf eine eigentümliche Art fast drei Jahrzehnte später.

In dem Kriege zwischen der Hanse und England von 1470 bis 1474 hatte namentlich Danzig sich energisch gezeigt. Sein Kaper, der „Peter von Danzig", hatte unter Führung von Pavel Beneke die „große Galleyde" mit vielen Schätzen am

*) Hamburger Chronik a. a. O. 1468.

**) „Der Peter von Danzig in der Geschichte." Heft 6 (1903) der „Marine-Rundschau" schildert diese Zeitperiode.

***) Commynes war in den ersten Tagen des Februar 1471 bei Karl dem Kühnen und Eduard IV. und ist mithin ein klassischer Zeuge ihrer Besprechungen und Verhandlungen.

Digitized by Google

27. April 1473 weggenommen, und die Prozesse über diesen Vorfall zogen sich lange hin.*) Thomas Portunari, Führer und Miteigentümer jener großen Galleyde, hatte erfolglos seine Entschädigungsansprüche geltend zu machen gesucht, seine Rechtsnachfolger aber, Folco und Benedictus Portunari, nahmen die gesamte Hanse als ersatzpflichtig für den ihnen zugefügten Schaden in Anspruch, was übrigens ganz im Sinne des Rats von Danzig war, und es gelang ihnen in der Tat, am 5. August 1499 ein Mandat gegen alle in Brügge befindlichen Güter des deutschen Kaufmanns zu erhalten, dessen Ausführung allerdings auf Schwierigkeiten stieß. Eine gütliche Beilegung verzögerte sich bis zum Jahre 1499, in welchem eine hansesche Gesandtschaft, von den Städten Lübeck, Danzig und Köln zu Verhandlungen mit England nach Brügge geschickt, die Sache Portunari zum Austrag brachte. Dieser Vergleich kam hauptsächlich durch die Gewandtheit des lübischen Gesandten, des bekannten Historikers Albert Krantz, zustande und kostete die Hanse ein Zugeständnis an Brügge, welches sich dafür bereit erklärte, die Erledigung der Sache Portunari am Hofe von Burgund auf sich zu nehmen, hier auch den nötigen Einfluß besaß, um jede Entschädigung der Portunaris zu hintertreiben. — Dieses Zugeständnis an Brügge bestand nun darin, daß die in Brügge eingeführte Weinakzise, welche den Gegenstand vieler Klagen seitens der Rheinstädte bildete, von den Vertretern Lübecks und Danzigs ausdrücklich bewilligt wurde. Es mußten also die rheinischen Städte, in erster Linie das sie alle an Bedeutung weit überragende Köln, die Kosten tragen, um Privatansprüche zu beseitigen, die sich gegen Danzig richteten. — In Köln war man natürlich über diesen Ausgang tief verstimmt, und er bestärkte die Kölner in ihrer seit 1468 isolierten Stellung gegenüber der Hanse.

Der Friede von Utrecht hatte den Hansen in England zwar ihre Rechte und Privilegien wiedergegeben, doch war dort, speziell in London, ihre Stellung nie frei von Anfechtungen, sie konnten sich aber immer noch, auch nach Entdeckung des Seeweges nach Indien und der Entdeckung Amerikas, nach den Ereignissen, die dem Welthandel andere Bahnen anwiesen, wenn auch mühsam, dort behaupten.

Erst als Elisabeth zur Regierung kam, trat die Gefahr schnell näher. England erstarkte zur See gewaltig. Nicht Liebe zum Seewesen, sondern Liebe zum Gewinn sind die Triebfedern gewesen, welche die Engländer auf die See getrieben haben. Nicht sie, sondern Portugiesen und Spanier haben die großen Entdeckungen überseeischer, reicher Länder gemacht. Als diese nun ihre Entdeckungen für sich ausnutzen wollten, fielen die Engländer über sie her — Spaniens Silberflotten und überseeische Stapelplätze waren die Angriffsobjekte, und in diesen Kämpfen bildeten sich Englands Flotten und ihre Führer heran. Da war es denn natürlich, daß sich eine privilegierte Gilde fremder Kaufleute in den ersten Handelsstädten des Landes überlebt hatte, und daß man nicht freundlich gegen die Hansen auftrat. Aber vorläufig duldete man sie noch, denn Eng-

*) Den Ausgang des Portunari-Prozesses hat Prof. Schäfer-Jena in einem Vortrage des Hanse-Geschichtsvereins zu Danzig 1880 klargestellt. Derselbe ist inhaltlich in den „Hanseschen Geschichtsblättern" 1880/81 wiedergegeben, die dem Verfasser anläßlich des Erscheinens „Der Peter von Danzig in der Geschichte" („Marine-Rundschau", 1903, Heft 6) in dankenswerter Weise zugestellt wurden. Der Ausgang zeigt einerseits, daß das Verfahren Paul Benekes keineswegs als ganz einwandfrei angesehen werden konnte, daß aber die Hanse anderseits das Auftreten der Kölner 1468 nicht vergessen hatte.

Digitized by Google

land ging einer schweren Zeit entgegen — gewaltig rüstete Spanien. Elisabeth verkannte die Gefahr nicht. Sie suchte nach Bundesgenossen, vertrug sich mit Schottland, ja schrieb an den Sultan Bittbriefe, er möge gegen die Spanier als Feinde der Mohammedaner zum Schwerte greifen. Da wäre es für die Hansen an der Zeit gewesen, sich auf die Seite Englands zu stellen, und das würde ihre Stellung dort auf lange Zeit wieder befestigt haben. Sie aber taten in gänzlicher Verkennung der Lage das Entgegengesetzte, sie schlossen sich zwar nicht direkt den Spaniern an, lieferten aber der Flotte Lebensmittel und Ausrüstungsstücke.

Es erfolgte dann 1588 die große Katastrophe mit der Armada unter Medina Sidonia. Es gelang der Armada nicht, die Herrschaft im Kanal zu erringen, den blockierten Alexander von Parma zu befreien und seinen Übergang nach England zu decken. Schon schwer beschädigt, war sie gezwungen, um Schottland herum nach Spanien zurückzugehen; nur Trümmer bildeten den Rest.

In England war der Jubel groß, Spanien hatte man auf lange hinaus nicht zu fürchten, das Nationalgefühl war gewaltig im Aufschwung begriffen, die Königin wurde vergöttert. Hansesche Flotten und Schiffe, welche Handel mit den Feinden Englands trieben, nahm man fort; der Grundsatz wurde aufgestellt, daß kein Verkehr neutraler Mächte mit den Gegnern geduldet werden dürfe.

In dieser Glanzperiode Englands nun geschah ein Schritt, der so unbesonnen unternommen wurde, daß er mit einem Schlage allen Privilegien der gesamten Hansen in England ein jähes Ende machte: Von Danzig veranlaßt, schickte König Sigismund III. von Polen eine Gesandtschaft an die Königin Elisabeth.

Sigismund III., aus dem Hause Wasa, hatte 1587 den Thron des polnischen Wahlkönigreiches bestiegen, ohne jedoch auf seine Rechte auf die Königskrone Schwedens zu verzichten, die ihm auch nach dem Tode Johanns III. 1592 zufiel und die er bis 1598 getragen hat. Dem Könige stand außer dem Großkanzler Polens, Zamoinsky, auch ein Kanzler für Schweden, Thelititzki, zur Seite. Sigismund war eifriger Anhänger der katholischen Kirche und Freund des Jesuitenordens, den er mit ganzer Macht in Polen wiederherstellte und mit dessen Hilfe er die dort weitverbreitete Reformation zu Boden warf, deren Schicksal in Polen bald entschieden war. Die Hansestädte in Preußen unter polnischer Oberhoheit jedoch, Thorn, Kulm, Elbing und, sie weit überragend, Danzig, hatten die Reformation eingeführt, und alle Versuche, sie der katholischen Kirche wieder zu gewinnen, scheiterten. Sigismund war verheiratet mit Anna, Tochter des Erzherzogs Karl von Steiermark, der Schwester des deutschen Kaisers Ferdinand II., also dem Hause Habsburg nahe verwandt und daher ein Feind Elisabeths und der Engländer.

Unter den hanseschen Schiffen, welche Elisabeths Flottenführer weggenommen hatten, waren viele der preußischen Städte, namentlich Danzigs, die meist Drake in die Hände gefallen waren, und die Danziger bewogen den König, darüber am Hofe von England vorstellig zu werden. Sigismund ging darauf ein, der Gesandte Paul Dzialin, ein polnischer Edler, den Sir Robert Cecil, ein Augenzeuge der Vorgänge in England, einen Edelmann von Geist und angenehmen Formen nennt, wurde an die Königin als Gesandter abgefertigt.

Elisabeth, in der Erwartung, Dzialin bringe Vorschläge zur Beilegung

Digitized by Google

der Streitigkeiten, empfing ihn, drei Tage nach seiner Ankunft in der City, in großer Audienz, umgeben von ihrem zahlreichen, glänzenden Hofstaat, in der Chamber of Presence. In langem, schwarzem Samtgewande, mit goldenen Knöpfen und Litzen, mit Ketten und Juwelen überreich nach polnischer Sitte geschmückt, wurde Dzialin zum feierlichen Handkuß zugelassen. Dann trat der Gesandte wohl zehn Schritte zurück und redete in stolzer Haltung, lauten, langsamen Tons in lateinischer Sprache die Königin an.

Er beschuldigte die Regierung der Königin, die Privilegien der Preußen und Polen durch Verhinderung freien Verkehrs mit Spanien wider das Völkerrecht verletzt zu haben und allen Beschwerden und Bitten gegenüber, solches Unrecht abzustellen, taub geblieben zu sein, während die Krone Polen die Verträge stets gewissenhaft eingehalten hätte und den englischen Kaufleuten und Untertanen freundlich entgegengekommen wäre. Sein Herr aber würde sich wegen des Streites zwischen Spanien und England von letzterem nicht eigenmächtig behandeln lassen, weder als König von Polen und Beschützer des Handels, noch als Bundesgenosse Spaniens, umsoweniger, als ihn auch Bande des Blutes an das illustre Haus Österreich knüpften. —

Dieser maßlose Angriff auf die völlig unvorbereitete Königin war das Todesurteil der hanseschen Rechte und Privilegien in England; — auch in diesem Fall hat sich die polnische Oberhoheit den preußischen Städten als verhängnisvoll für sie erwiesen.

Königin Elisabeth, tief erregt und beleidigt, gab eine Antwort sofort, ebenfalls in lateinischer Sprache, und diese bildet eigentlich den Schlußstein hanseseher Vorrechte in England, ist aber auch ein starker, nicht zurückzuweisender Beweis dafür, wie die Königin nach der Vernichtung der großen spanischen Armada als seebeherrschende Macht das vereinigte Polen, das Deutsche Reich und Spanien nicht fürchtete, anderseits sich auch nicht einen Augenblick scheute, in den schärfsten Ausdrücken den Gesandten anzufahren, seinen Herrn zu beleidigen, und das in dem Vollbewußtsein, daß die Herrschaft zur See England gegen alle Fährlichkeiten sichere und daß England in diesem Bewußtsein sich alles erlauben könne.

Die Antwort Elisabeths von 1597 zeigt sie selbst auf dem Standpunkt, den sie einnimmt — — das britische Volk teilte denselben bis auf unsere Zeit, es ist ihren Anschauungen gefolgt, und zwar nicht theoretisch, sondern praktisch, und hat zähe, trotz aller Rückschläge, daran festgehalten: Beherrsche die See, dann kannst du alles erreichen!

Die Rede der Königin wurde auf ihren Befehl von Sir Robert Cecil am folgenden Tage bereits an den zufällig im königlichen Hoflager nicht anwesenden Grafen Essex abgesandt, und der Brief befindet sich im Britischen Museum. Er wurde abgedruckt bei Ellis: „Original Letters illustrative of English History", III., S. 41 (1825). Der Inhalt deckt sich vollkommen mit dem eines Aktenstückes im Lauenburgischen Archiv, das Streitigkeiten zwischen Elisabeth und der Hanse 1595 bis 1597 behandelt und die Rede in lateinischer, also so, wie sie Elisabeth gehalten, sowie in deutscher Sprache wiedergibt. Der Vergleich wird zeigen, daß das Latein richtig angewandt, an Präzision des Ausdrucks und Kürze wie Schönheit der deutschen Sprache von damals wohl überlegen erachtet werden muß. Dieses Aktenstück wurde von

Digitized by Google

Dr. C. Sattler, Archivar in Hannover, Reinhold Pauli zur Verfügung gestellt, der die Rede der Königin in den „Hanseschen Geschichtsblättern", 1880/81, veröffentlicht hat.

Rede der Königin Elisabeth von England an Paul Dzialin, Gesandten Königs Sigismund III. von Polen.

„Ah quam decepta fui: expectavi orationem, tu vero querelam mihi adduxisti: per literas accepi, te esse legatum, invenio autem Heraldum.

Nunquam audivi in vita mea talem orationem: miror sane, miror tantam et insolitam in publico audaciam, neque possum credere, si Rex tuus adesset, quod ipse talia verba protulisset.

Sin vero tale aliquid tibi in mandatis commisit (quod quidem valde dubito), eo tribuendum est, quod cum Rex sit juvenis, et non tam sanguinis, quam jure electionis, ac noviter electus, non tam perfecte intelligat rationem tractandi istius modi negocia cum aliis Principibus: quam vel majores illius nobiscum observarunt, vel fortasse observabunt alii, qui locum ejus posthac tenebunt.

Quod ad te attinet, tu mihi videris libros multos perlegisse, libros tamen Regum non attigisse, et prorsus ignorare, quid inter reges conveniat. Nam quod juris naturae et gentium tanto, per mentionem facis, hoc scito, esse juris naturae gentiumque ut cum bellum inter Reges intercedit, licet alteri alterius bellica subsidia undecumque allata intercipere, et ne in damnum suum convertantur, precavere. Hoc, inquam, est jus naturae et gentium.

Quod novam affinitatem cum domo Austriaco commemoras, quam tanti jam fieri velis, non te fugiat, ex eadem domo non defuisse, qui Regi tuo Poloniae Regnum praeripere voluisset.

De coeteris vero, quae non sunt hujus loci aut temporis, illud expectabis, quod a quibusdam meis consiliariis huic rei designandis intelligis. Interim vero valeas et quiescas.

Lege, intellige, judica."

Die deutsche Übersetzung lautet:

„Ach wie übell binn ich betrogenn worden. Ich binn vonn dir einer zierlichen oration vermutendt gewesen: so hastu mir dargegen eine beschwehrliche Klage angebracht. Ich habe aus deinen beygehabten Credenz schreiben vernommen, das du ein Legat unnd Abgesanter seyest: befinde aber im wercke ann dir einen herolden.

Ich habe die tage meines lebens solche oration unnd anbringen nicht gehöret, unnd verwundere mich nicht weinig darüber: Ja freylich habe ich billich darob ein verwundern, das du in offentlicher audienz solche ohnverschambte dinge anbringen dörffen. Kann auch nicht glauben, wenn gleich dein Köning selbst allhier zur stete wehre, das ehr sich solcher worte wörde gebrauchet haben.

Digitized by Google

Wo fernn Ehr dir aber je solche werbungen etzlicher maßen anbevohlen (darann ich gleichwoll großen zweiffell trage), muß ich es dahin deutten, das dein Köning, weill er noch jung vonn jharen unnd inn seiner erwöhlung nicht sowoll das Rechtt des Bluttsverwandtnuß, alß dem Wahle in acht genommen, Ehr auch erst newlich zum Köninge gekohren, die weise und artt, wie man solche Sachen mit anderen fürstenn tractiren unnd handeln solle, noch so richtig nicht verstehe, welche artt unnd weise seine vorfahren hinbevornn mit unns gehaltenn, oder auch nochmalst die jenige, welche hinfuro seine stete verwalten werden, halten möchten.

Was deine Personn anlanget, laße ich mich zwahr bedünckenn, das du ein belesener man seyest, unnd viele büchern durchblettert, aber die Bücher der Köninge nicht einist angerürett habest unnd ganz unnd ohnwissendt seyest, wie es zwisschen Köningen zu halten: Dann das du des Rechts der Natur unnd aller Volkern so hoch erwehnest, so soltu das wissen, das der Natur unnd aller Volkern Recht außtrücklich nachgebe, das, wann Krieg unter Köningen entstehet und einfallet, alßdann jedem derselben freystehn dem andernn die Kriegswehren unnd zufuhren, die kommen auch her wo sie wollen, aufzufangen und anzuhalten, unnd dadurch zu verhüten, das solche zufuhre ihnn ohne schaden seinn müge: Das sage ich, ist der Natur und aller Völkern Rechtt.

Das du auch die newgemachte schwägerliche verwandtnuß mit dem Hause Osterreich hoch anzeucheſt, unnd begehrest dieselbe in guter acht zu haben. Darauff soll dir ohnverborgen sein, das auch woll ehr inn demselben hause einer gewesen, der deinem Köninge das Küningreich Polen zu entziehen unnd an sich zu bringen unterstanden.

Von andernn Dingenn aber, welche izo alhier zu handelnn weder raumb noch statt haben, besondernn mehrers unnd sonderlichs bedencken auf sich tragen unnd erfordernn, soltu von ezlichen meinen Rhäten, welche ich darzu verordnen will, bescheides erwartten. Immittelst gehab dich woll, haltt dich still und gib dich zufrieden.

Liß, verstehe unnd urtheile."

Die Verhandlungen begannen denn auch, und dabei war dem Gesandten des Königs von Polen hinreichend Gelegenheit gegeben, sich darüber auszusprechen, daß weder der König von Polen noch etwa er selber die anklagende Rede vor der Königin verschuldet hätten. Wie Camden, einer der Wappenkönige Elisabeths, mitteilt, hat Paul Dzialin die Oration schriftlich vom schwedischen Kanzler Sigismund III., Thelititzki, der sie aber ohne Wissen des Großkanzlers von Polen, Zamoinsky, verfaßt hatte, erhalten.

Den Gesandten traf somit keine Schuld, und Elisabeth war viel zu groß, ihn dafür verantwortlich zu machen. So wurde denn Dzialin in Gnaden entlassen, aber auch ohne irgendwelchen zufriedenstellenden oder klaren Bescheid.

Elisabeth aber handelte.

Da sie neutralen Handel irgendwelcher Art mit ihren Feinden nicht dulden wollte, so verbot sie solchen auch ihren Merchant Adventurers mit den Städten des Deutschen Reiches, und zwar kündigte sie ihnen den Aufenthalt zu Stade, Emden und

Digitized by Google

Hamburg am 28. Januar 1598. An demselben Tage sollten auch die Kaufleute der deutschen Hanse den Stalhof zu London schließen. Es gelang ihnen, zur Abwicklung ihrer Geschäfte noch einen Aufschub zu erhalten, aber am 4. August 1598 räumten die Hansen vor den Vollstreckern des Befehls eines Geheimen Rats, dem Lordmayor und den Sheriffs der Stadt London, den Hof. Die Gebäude blieben ihr Eigentum — die hanseschen Privilegien waren erloschen. —

Die Hanse, das Deutsche Reich, Spanien, Polen — vier Weltmächte, von denen nur die Hanse schon stark im Niedergang begriffen war —, sie standen wehrlos mit ihren ungezählten Geldmassen, ihrem gewaltigen Länderkomplex in der alten und neuen Welt und einer Bevölkerung in Europa von mindestens 50 Millionen dem kleinen England mit seinen 4 Millionen Einwohnern, ohne Geld und ohne reiche Kolonien, gegenüber — weil Englands Königin und Volk den Wert der Seeherrschaft kannten und entschlossen waren, sie an sich zu reißen und, wenn erworben, mit allen Mitteln zu erhalten. Wenig mehr als ein Jahrhundert war dahingegangen, als noch einige Hansestädte der Ostsee allein, voran Danzig, den Engländern ihr Übergewicht auf der See blutig und entschlossen bewiesen und den damals auch geschlossenen Stalhof durch ihre Kanonen von der See her geöffnet hatten. Nach 1598 taten die Hansen, jetzt unterstützt von drei Weltreichen, gegen England — nichts! — Der kurze Zeitraum hatte genügt, die Seegeltungsverhältnisse völlig zu verschieben, aber keineswegs wurden die Nationen der großen Entdecker, die Portugiesen und Spanier, die Seegewaltigen, sondern germanische Nationen, die Holländer und Engländer. Mit Holland hätten die Hansen wohl etwas erreichen können, aber — die gingen eigene Wege, sie hatten sich vom Reiche getrennt. Statt mit England zu gehen und sich am Welthandel zu beteiligen, gingen die Hansen mit Spanien und wurden infolgedessen als Gegner Englands von diesem vom Welthandel ausgeschlossen. —

Der Stalhof zu London lag eine kleine Strecke oberhalb London-Bridge an der Themse, und London-Bridge war damals die einzige Brücke über den Fluß. An der Wasserfront gab es Werften, Aufschleppvorrichtungen für Schiffe, bequeme Ein- und Ausladeplätze, also Bollwerke. Landeinwärts reichte die Besitzung weit hinein bis nach Thames-Street und war mit starken, hohen Mauern umgeben, durch welche drei Pforten führten. Die Gebäude hatten mehrere Stockwerke, waren massiv gebaut, enthielten weite Lagerräume, Kontore, Wohnungen sowie große Keller als Lager für Weine, auch war ein großer Garten vorhanden nebst einem Restaurant, einer Taverne. Diese Stalhof-Taverne hatte sich regen Besuchs seitens der Londoner zu erfreuen. Die höchsten Würdenträger suchten sie gern auf, denn man verstand dort gut zu leben: man aß echten Kaviar, Lachs und Ochsenzunge und trank Rheinwein dazu. In „Pierce Penneliſſe", einem Lustspiel aus der Zeit der Königin Elisabeth, sagt eine der handelnden Personen: „Laßt uns nach dem Stalhof gehen und Rheinwein trinken!" Den Rheinweinhandel aber beherrschten dort die Kölner.

Im Jahre 1666, bei dem großen Brande Londons, ging auch der Stalhof in Flammen auf. Er wurde zwar wieder aufgebaut, aber in sehr viel kleineren Verhältnissen, und die Hanse vermietete, entsprechend dem stetigen Rückgang ihrer Geschäfte in London, nach und nach fast den ganzen Hof an Londoner Kaufleute. Bis

Digitized by Google

in die neueste Zeit, bis zum Jahre 1852, befanden sich Hamburg, Lübeck, Bremen im Besitz des Stalhof-Grundstückes und verkauften es im genannten Jahre für 72 500 Pfd. Sterl. zu Bebauungszwecken. —

Erst in neuester Zeit, 1903/04, ist man der Herkunft und Bedeutung der Bezeichnung Stalhof nahegerückt.

Die ersten der späteren Hansen, die in London Handel trieben und Grundbesitz hatten, waren die Kölner. Ihrer Gildhalle in London geschieht zuerst Erwähnung in einer Urkunde König Heinrichs I. 1157. Der König befiehlt den vicecomitibus et ministris: „quod custodiatis — homines et cives Colonienses — ita quod, neque de domo sua Londoniensi neque de rebus — injuriam aliquam — faciatis.“ Die zuerst auf 2 Schilling festgesetzte jährliche Abgabe erhöhte sich später auf 5 Schilling. Heinrich II. bestätigte diesen Schutz und erlaubte den Kölnern, ihren Rheinwein zu demselben Preise zu verkaufen, den der französische hatte. Der Stapel, die Vereinigung der Kölner in London, hieß „Hall of the Vares“. König Eduard III. war den Kölnern wohlgewogen. Als er zu einer Zusammenkunft mit seinem Schwager, dem deutschen Kaiser Ludwig IV., 1338 nach Köln kam, schenkte er für die Kölner Dombaukasse 67 Pfund 10 Schilling. Während des folgenden Krieges zwischen England und Frankreich, in dem ihn das Deutsche Reich infolge Intriguen von Rom aus im Stiche ließ, verpfändete Eduard III. 1342 seine Kronjuwelen und die Schmucksachen der Königin den Kölnern, die Krone an den Kurfürsten von Trier. Am Fälligkeitstermine der Schuld konnte er nicht zahlen, und die Hansen, einschließlich der Kölner, übernahmen die Pfänder sowie die Schuld, stellten die Pfänder dem Könige zurück und gaben auch weitere Vorschüsse. Dafür gab ihnen Eduard III. eine Anzahl jener Privilegien, um welche die Hansen später von den Engländern schwer befehdet wurden; so wurde ihnen der Wollzoll in mehreren Häfen überlassen, andere Regale erhielten sie in Pacht, wie das Monopol für Ausfuhr von Wolle und Leder nach Flandern.

Es müssen aber die Kölner früh schon andere Hansen an ihren Vergünstigungen des Gildehauses haben teilnehmen lassen. 1282 kam es zum Streit wegen der Instandhaltung und Verteidigungspflicht des Stadttores Bishopsgate. Die Kaufleute der Hanse von „Almanie“ verstanden sich endlich zur Unterhaltung und Verteidigung und erlangten neben der Bestätigung ihrer Rechte wieder dasjenige, sich einen eigenen Aldermann wählen zu dürfen, nur mußte er Bürger der City sein und vor den Magistratsbehörden den Diensteid leisten. 1282 war dieser Aldermann Gerhard Merbode. Außer ihm aber unterschrieben den Vertrag sechs Kaufleute, und unter diesen befand sich nur ein Kölner, drei waren Dortmunder, je einer aus Hamburg und Münster.

Die ursprüngliche Gildehalle der Hansen befand sich in Dowgate oder Doveyard-Ward am rechten Themseufer. Dazu wurde unter Richard II. zwischen 1377 und 1400 ein daranstoßendes Gebäude an der Wingdome Alley erworben, später das Steelhouse oder Steelyard in der Nähe der Tuchfabriken, „von dem das Ganze den Namen erhielt und der von dem Stempel (steel) abzuleiten ist, mit dem die Tuche gezeichnet wurden“. So sagt Gallis: „Der Hansebund“, S. 184. Hiermit schien in Übereinstimmung zu stehen eine Verordnung des Grafen Wilhelm V. von Holland, Herzog von Baiern-Staubing und Osterwant, 1347 den 8. Mai

Digitized by Google

gegeben zu Middelburg: „ende die (nämlich die, welche englische Tuche nach Zierikfee bringen) moste hebben enen stal in die halle.“ Pfefferkorn hat sich dieser Ableitung für Stalhof angeschlossen, welche Bezeichnung in den Hanserezessen zuerst 1433, Band I, S. 118, also recht spät, auftaucht: „Eyn groß rum geheißen der staelhoff.“ In Heft 14 „Stadtrecht von Winchester“ (in Handschrift vorhanden) kommt das Wort stalworth in der Bedeutung Handelsdiener oder ähnlich vor: „and that everych of pem (d. i. chepmen, Kaufleute) habbe fore (4) hynen stalworthe.“ Worthy aber bedeutet „einen würdigen Mann, einen Ehrenmann“. Die Verbindung „würdiger Lagermann“ würde wohl passen, da es sich um Vertrauensposten handelte. Das wären also eine Art Stempelbewahrer gewesen.

In älterer englischer Schreibweise aber heißt jenes oben erwähnte Hansegebäude nicht Steelyard, sondern stylyard und stiliard, und die englische Sprache hat noch heute das Hauptwort stillen für Gestell — Lager, Keller. In der Denkschrift des Clement Armstrong 1550 steht: „Damals gab es „stilierde“ (Stalhöfe) in den Häfen der Ostküste. — — Da waren die Häfen, die einen Stalhof haben, täglich in Gebrauch, zu Hull, Newcastle, Boston, Lynn und so auch in London.“

Forschungen in den Jahren 1903 und 1904, die noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden und, genau durchgeführt, demnächst zur Veröffentlichung gelangen, ergeben, daß es sich bei Stalhof um Faktoreien handele, in welchen nach bestimmten Maßen und Gewichten (stalen) verschiedener Art Handel getrieben wurde. Das verloren gegangene Wort Stal heißt in lateinischen Urkunden „stalo“, französisch étalon. Des Raumes wegen seien hier nur zwei Erläuterungen beigefügt. Ex tabul. Corbeiensi 1282: „Major vero et jurati custodient exempla seu Stalonem de praedictis ponderibus et mensuris.“ Lübecker Urkunden 4 Nr. 723: „dorum bede wy iuver wisheyt darto to denkende, dat jy by dem stale ende dy der muente bleuen.“ (Deshalb bitten wir Euer Weisheit, daß wir an dem stale und der Münze festhalten.)

Der Londoner Stalhof ist etwa ein halbes Jahrtausend, von Mitte des 14. Jahrhunderts bis 1853, im Besitz der Hansen gewesen und hat den Glanz der Hansen noch fast um drei Jahrhunderte überlebt, als totes Gebäude nach Aufhebung der hanseschen Privilegien, die sie nicht mit den Waffen verteidigen konnten und die zum Teil, wie oben bei dem Verhalten der Hansen Eduard III. gegenüber gezeigt wurde, sehr wohl erworben waren.

Der Stalhof war ein Seestapelplatz, eine Seefestung in Feindesland, eine überseeische Faktorei, die früher oder später zu verteidigen war, und zwar sowohl gegen das Land hin wie namentlich auf dem Wasser. Einer seemächtigen Hanse hätte Elisabeth 1598 den Stalhof nicht zu schließen gewagt, als Herrscherin auf dem Wasser aber seit der Besiegung Spaniens konnte sie den Hansen befehlend gegenübertreten und ihren Handel vernichtend treffen, — und sie zögerte nicht.

Digitized by Google

Meinungsaustausch.

Zu dem Aufsatz: „Ein Beitrag zur Schulschiffsfrage".

Es war zu erwarten, daß über kurz oder lang die Schulschiffsfrage an dieser Stelle wieder aufgerollt werden würde. Sie ist eins der wichtigsten Probleme der nächsten Zeit, und es ist daher natürlich, daß das Offizierkorps bestrebt ist, an ihrer zufriedenstellenden Lösung mitzuarbeiten. Besondere Bedeutung gewinnt sie dadurch, daß wir uns grundsätzlich entscheiden müssen, ob wir die Segelschiffsausbildung beibehalten wollen oder nicht. Der Verfasser des Aufsatzes im Juniheft basiert seine Vorschläge ganz auf den modernen Kreuzer als Schulschiff. So verlockend sein Blick in die Zukunft uns scheint, auf die „große unbeschriebene Fläche, die durch den Fortfall der Takelage entsteht", auf die „so wesentliche Vereinfachung des ganzen Betriebes", so sind doch die Schattenseiten einer solchen Veränderung nicht von der Hand zu weisen. Es verlohnt sich daher wohl der Mühe, auch die Nachteile der ersten Ausbildung auf Kreuzern und die Vorteile derjenigen in der Takelage noch einmal kurz zu beleuchten.

Der Verwendung moderner Panzerschiffe und Kreuzer als Schulschiffe liegen zwei Gedanken zugrunde, 1. die Hebung der Kriegsbereitschaft der Flotte durch die dadurch bedingte Indiensthaltung einer größeren Zahl moderner Schiffe, und 2. die Hebung der Ausbildung dadurch, daß modernste Hilfsmittel zur Verfügung stehen. Sie hat zweifellos ihre volle Berechtigung bei den verschiedenen Zweigen der Spezialausbildung. Ob wir aber wie England weitergehen und auch die erste Ausbildung unseres seemännischen Nachwuchses auf Schiffe ohne Takelage verlegen dürfen, ist doch zum mindesten fraglich. Zunächst ist gegen die „Freya"-Klasse zu sagen, daß ihre Indiensthaltung unsere Kriegsbereitschaft sehr wesentlich nicht steigern würde. Besonders, wenn man die Erfahrungen des letzten Krieges berücksichtigt, kann man den großen geschützten Kreuzer nicht mehr zu den vollwertigen Schiffstypen rechnen. Er würde zwar im Handelskriege dem Gegner eine Zeitlang einen gewissen Schaden zufügen können, würde aber, falls ihm keine Stützpunkte zur Verfügung stehen und ihm durch Panzerkreuzer kein Rückhalt geboten wird, sicher von überlegenen Streitkräften gefunden und samt der besonders wertvollen Besatzung unschädlich gemacht werden.

Das englische Beispiel ist für uns nicht ohne weiteres maßgebend, weil die Verhältnisse dort ganz anders liegen. Der englische Ersatz ist körperlich für den Beruf viel besser vorgebildet als der deutsche, auch ist er großenteils mit dem Wasser vertraut. Da kann, wenn andere Forderungen mächtiger werden, die Segelschiffsausbildung wohl zurücktreten. Zudem hat die Vernachlässigung der Takelage besonders günstige Ergebnisse bis jetzt nicht gehabt, und manche Stimmen in England sprechen sich gegen diesen Versuch aus.

Der junge Deutsche, der sich freiwillig dem Seemannsberufe zuwendet, bringt an Begeisterung für das Meer recht viel, an Verständnis aber zunächst nur wenig und an Vertrautheit mit seinem zukünftigen Element im allgemeinen gar nichts mit. Kann man ihn so auf ein modernes, mit allen Waffen und Maschinen gespicktes Schiff stecken

Digitized by Google

und ihm dort im Laufe eines Jahres all die viel gepriesenen Eigenschaften des Seemannes: Mut, Entschlossenheit, Kaltblütigkeit, schnellen Blick und „Zufassen" beibringen? Ich bezweifle es. Er wird ein guter Soldat, Artillerist, Signalgast, Heizer, Maschinist und auch Bootsgast werden, aber kein Seemann. Der Bootsdienst, fast die einzige rein seemännische Beschäftigung auf einem modernen Schiff, hat gewiß eine große Bedeutung für die Ausbildung der Mannschaft. Er kann aber niemals die einzige Schule für Berufsseeleute abgeben. Und gute Seemannschaft bildet doch heute genau wie früher die Grundlage der Schiffs- und Flottenführung. Wo aber kann sie besser und billiger erlernt werden als auf Segelschiffen? „Darüber besteht unter Sachverständigen keine Meinungsverschiedenheit", sagt Nauticus noch im Jahre 1902 in dem Aufsatz „Schulschiffe der deutschen Handelsmarine". Man vergleiche auch den warmherzigen Artikel des Kapitänleutnants Arenhold im Jahrgang 1898 dieser Zeitschrift.

Warum soll in der Handelsmarine die Sache auf einem anderen Brett stehen als bei uns? Sie braucht gute Seeleute, genau wie wir, zur Handhabung ihrer großen und kleinen Dampfer, und auch bei ihr kommt noch vieles hinzu, was auf dem Segelschiff nicht gelernt werden kann. Gewiß tritt bei uns die Kenntnis der Waffe ebenbürtig neben die Seemannschaft. Aber das Schiff selbst als Ganzes ist auch eine Waffe, die schneidig geführt sein will. Und für die Ausbildung in der Artillerie und im Torpedowesen, Minenwesen, Sprengdienst und was es sonst an besonderen Dienstzweigen gibt, ist keine bessere Vorbereitung möglich, als die einfache reine Seemannschaft. Das ist eine Erfahrung, die man jeden Tag machen kann. Ein guter Seemann findet sich in alle Lagen, ist anstellig, aufmerksam, gewissenhaft und ausdauernd sowie gleichgültig gegen die Gefahr. Deshalb glaube ich, daß auch wir unserem Nachwuchs und damit uns selbst keinen größeren Gefallen tun können, als ihn das erste Jahr unter möglichst einfachen Verhältnissen zur See fahren zu lassen, wie sie das Segelschiff bietet, und als Hauptergebnis für diese Zeit nach wie vor eine gründliche seemännische Durchbildung zu fordern. Daneben kann sehr wohl die Grundlage in der Maschinenkunde und in der Artillerie gelegt werden und der Signaldienst von Grund aus erlernt werden. Es muß dies nur alles mit modernen Hilfsmitteln geschehen. Der Ersatz der Schulschiffe ließe sich daher wohl in Schiffen denken ähnlich den jetzigen, die aber den Anforderungen einer modernen Ausbildung mehr entsprechen müßten. Schärfere Linien, moderne Takelage, derjenigen der modernen großen Segelschiffe nachgebildet, gute Segeleigenschaften, moderne Maschinenanlage für etwa 12 Seemeilen Fahrt, zahlreiche Boote, darunter zwei Dampfboote und ein Motorboot, zwei Ladebäume, moderne Geschütze (10,5 cm-, 8,8 cm-SK. und Maschinengeschütze), Dampfruder, Scheinwerfer, zeitgemäße Inneneinrichtung und Platz für 200 Schiffsjungen und 50 bis 60 Seekadetten müßten ihre Hauptmerkmale sein.

Natürlich muß in der Ausbildung der veränderten Stellung der Segelschiffahrt Rechnung getragen werden. Solange die Front Takelage fuhr, war die Segelschiffsausbildung Selbstzweck. Alles, was gelernt wurde, war auch später in derselben Form zu brauchen. Jetzt ist sie Mittel zum Zweck, d. h. sie liefert die idealen Faktoren, ohne die die Ausbildung junger Seeleute nicht gedacht werden kann, und die auf andere Weise gar nicht zu beschaffen sind. Es ist bemerkenswert, daß der Verfasser einen vollwertigen Ersatz in diesem Sinne gar nicht anbieten kann. Turnen und Fechten

Digitized by Google

tun's nicht, und die Zeit, die er für den Sport erübrigt, kann doch auch in der Takelage zugebracht werden. Diese bietet nebenher noch die Möglichkeit einer natürlichen Auslese, indem sie in gewissem Maße erkennen läßt, wer sich für den Beruf eignet und wer nicht. —

Wird die Segelschiffsausbildung als Mittel zum Zweck aufgefaßt, so wird sie sich von selbst auf das beschränken, was zur Erreichung dieses Zweckes wirklich nötig ist. Sie wird eine Gesamtwirkung in der Takelage nur soweit anstreben, als das Segelschiff und das Kriegschiff es verlangen, und der Einführung in die Kenntnis der Waffe nicht im Wege stehen. Mit beiden Füßen hinein in die Praxis! gewiß, aber ohne Überstürzung. „Gut Ding will Weile haben", und besonders das, was man Seegewohnheit nennt. Für die technische Ausbildung sind die Spezialkurse, denen sie hauptsächlich zufällt, durchaus entwicklungsfähig. Verlegt man z. B. den Infanteriekursus der Fähnriche zur See in die Zeit des großen Urlaubs der Marineschule, so könnte der Torpedokursus um 3 bis 4 Wochen verlängert werden. Und was kann auf dem Torpedoboot alles gelernt werden! Das läßt sich so kurz gar nicht sagen. (Wenn irgendwo, so läge hier vor allem die Möglichkeit eines Ersatzes für die Ausbildung in der Takelage.) Und die Schiffskunde — auch ein praktisch technisches Fach — kann doch auch mit der Artillerieausbildung Hand in Hand gehen, besonders wenn man die Fähnriche zur See auf den modernen Artillerieschulschiffen selbst unterbringt. —

Eine bessere Ausnutzung des Schulschiffjahres wird schon erreicht, wenn die veralteten Lehrmittel wegfallen, die alten Maschinen und Geschütze durch moderne ersetzt werden. Warum soll man aber nicht weiter gehen und den Ersatzschiffen das Modell eines Kommandoturmes einbauen mit den allermodernsten Befehlsapparaten? Warum sollen die Schiffe nicht wie früher einen Teil ihrer Reise im Verbande zurücklegen, damit die einfachsten Begriffe der Formaltaktik allen Beteiligten vor Augen geführt werden und der Signaldienst in allen seinen Formen eifrig betrieben werden kann? Der Schulschiffsoffizier braucht meines Erachtens in seiner Ausbildung nicht zurückzukommen. Die Bahnen seines Dienstes weichen nicht diametral von denen der Front ab, sie laufen nur in einem kleinen Abstande nebenher. Dafür findet er reichlichen Ersatz in seiner seemännischen Weiterbildung. Es gibt ohne Zweifel Kommandos, die dem modernen Kriegschiffsdienste viel mehr entfremden als das Schulschiff. —

Darin ist dem Verfasser durchaus zuzustimmen, daß für die Ausbildung der Seekadetten und Schiffsjungen dieselben Grundsätze maßgebend sein müssen, denn was der Untergebene können soll, muß der Vorgesetzte beherrschen, besonders in der Seemannschaft. Es sei aber doch die Frage erlaubt, was dann die Schiffsjungen, bei denen der technische Wert des Kreuzers zurücktritt, das Jahr über treiben sollen? Der Dienst wird zweifellos in die Wege der Spezialausbildung hineingeraten, während man in diesem Jahre doch „Seeleute" erziehen will. Ich glaube, daß das Fehlen der Takelage sich bei den Schiffsjungen noch fühlbarer machen wird als bei den Seekadetten.

Anknüpfend an den Vorschlag, die Zeit in der Schiffsjungendivision zu verlängern, sei vielmehr folgendes zur Erwägung gestellt: Bleiben die Schiffsjungen gleich nach ihrem Eintritt ein Jahr in der Schiffsjungendivision zu gründlicher Erziehung und seemännischer Vorbildung, so können sie danach als brauchbare Segelschiffsbesatzung an Bord kommen. Ihre weitere Ausbildung ergibt sich dort von selbst im

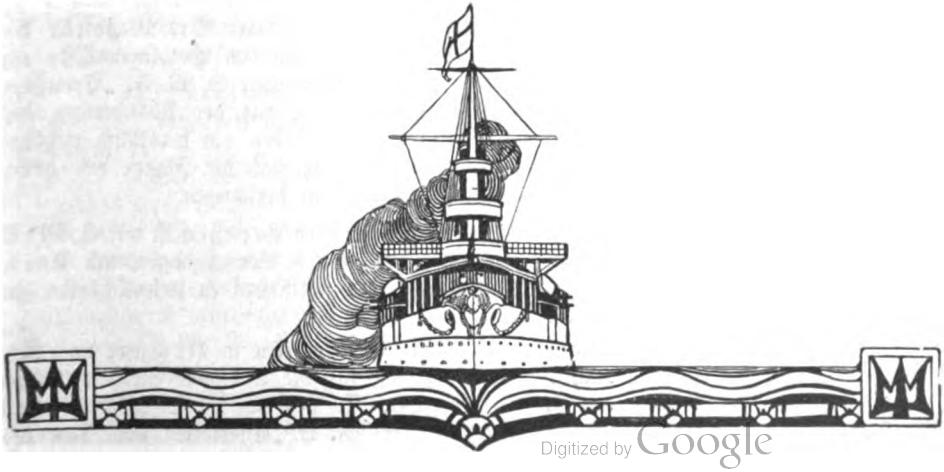
Digitized by Google

Dienste des Schiffes als Seekadettenschulschiff. Im fünften Halbjahre können sie je 3 Monate infanteristisch und in den Spezialfächern ausgebildet werden, und so nach $2^1/_2$ Jahren moralisch wie dienstlich reifer der Front übergeben werden, als es jetzt, nach $1^1/_2$ Jahren, möglich ist. Vor allem aber gewänne die Seekadettenausbildung größeren Spielraum, und manche Unterrichtsstunde würde frei für praktische Betätigung.

Gegen die vorstehenden Vorschläge wird man wahrscheinlich vor allem die Kosten ins Feld führen, welche der Ersatz der älteren Schulschiffe durch moderne Segelschulschiffe der vorgeschlagenen Art mit sich bringt. Doch glaube ich, daß — besonders bei Aufstellung des Anschlages für eine längere Zeitperiode — der Unterschied gegenüber der Einrichtung und Verwendung der „Freya"-Klasse nicht bedeutend sein würde, sich vielleicht sogar zugunsten des obigen Vorschlages gestalten würde. —

Die Entscheidung in der Schulschiffsfrage wird nicht lange auf sich warten lassen. Wie sie auch ausfallen möge, an uns wird es sein, mit den gebotenen Mitteln das Höchstmögliche zu erreichen in der Ausbildung unseres jungen Nachwuchses, und dafür zu sorgen, daß der echt seemännische Geist, der de Ruyters wie Nelsons Flotten beseelte und der auch in der unseren die Probe seiner Kraft bestanden hat, uns nicht verloren gehe unter dem ehernen Schritte der Technik!

Phr.



Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Kieler Woche. Se. Majestät der Kaiser ist am 20. Juni mit S. M. S. „Leipzig" in Kiel angekommen, um den Regatten der Kieler Woche beizuwohnen. Am 18. Juni hatte er eine Fahrt von Helgoland nach Norderney zum Besuche des Reichskanzlers unternommen.

— Organisation des Reichs-Marine-Amts. Die durch den Marineetat 1906 vorgesehene weitere Ausgestaltung der Dezentralisation der Verwaltung durch Umwandlung der bisherigen Waffenabteilung des Reichs-Marine-Amts in ein selbständiges Departement ist Anfang Juni in Kraft getreten. Ebenso ist innerhalb des Werftdepartements eine neue Abteilung für Verwaltungsangelegenheiten der Werften geschaffen.

— Aktive Schlachtflotte. Nach Beendigung der Übungen in der Nordsee ist die aktive Schlachtflotte am 8. Juni nach Kiel zurückgekehrt, wo sie bis nach Beendigung der Kieler Woche verbleiben wird. Die einzelnen Schiffe wurden durch den Generalinspekteur der Marine besichtigt und gingen zum Artillerie- und Torpedoschießen sowie zu Einzel- und Treffenübungen in See.

Die Manövertorpedobootsflottille ist am 9. Juni aufgelöst, und die beiden Divisionen haben außer Dienst gestellt, um in Kiel bzw. Wilhelmshaven als Torpedoboots-Reservedivisionen formiert zu werden. Ebenso ist die Minensuchdivision nach beendeter Übung am 31. Mai wieder außer Dienst gestellt worden.

— Schießpreis. Durch A. K. O. vom 28. Mai 1906 ist der aktiven Schlachtflotte ein silberner Aufsatz als weiterer Schießpreis verliehen worden. Alljährlich wird darüber Bestimmung getroffen werden, welche Schiffe um denselben in Wettbewerb treten sollen.

Es ist dies der dritte Schießpreis, den Se. Majestät der Kaiser der aktiven Schlachtflotte verliehen hat. Um die beiden früher verliehenen schießen in diesem Jahre die Linienschiffe der beiden Geschwader, um den neuen Schießpreis die Aufklärungsschiffe. Der Preis, ein silberner, innen vergoldeter, 70 cm hoher Tafelaufsatz, steht auf einem Mahagonisockel und trägt die Widmung: „Wilhelm II., Deutscher Kaiser, König von Preußen, der aktiven Schlachtflotte für hervorragende Leistungen im Schießen mit der Schiffsartillerie 1906".

— Flagge für S. M. S. „Preußen". In Gegenwart Sr. Majestät des Kaisers fand am 21. Juni die feierliche Übergabe der von den Provinzen Ost- und Westpreußen gestifteten neuen Toppflagge an den Kommandanten S. M. S. „Preußen" statt. Die Flagge stellt die frühere preußische Kriegsflagge mit der Abänderung dar, daß an Stelle des preußischen Adlers alter Form in derselben ein heraldisch richtiger Adler gewählt worden ist. Die im Maiheft gebrachte Notiz, daß die Flagge den heraldischen Adler der Reichskriegsflagge enthalte, ist hiernach zu berichtigen.

— Schiffe in der Heimat. Prinz Heinrich von Preußen ist mit S. M. S. „Prinz Adalbert" am 17. Juni von Kiel nach Drontheim in See gegangen, um Seine Majestät den Kaiser bei den vom 21. bis 24. Juni stattfindenden Feierlichkeiten zur Krönung des Königs Haakon zu vertreten.

Die Schulschiffe sind Mitte Juni von ihren Kreuzfahrten in der Ostsee nach Kiel zurückgekehrt und werden sich nach der Kieler Woche für die Auslandsreise vorbereiten. Für diese sind sie auf die folgenden Stationen verteilt: Es geht S. M. S. „Stosch" nach dem Nordatlantik und dem westlichen Mittelmeer, S. M. S. „Charlotte" nach dem öst-

Digitized by Google

lichen Mittelmeer und S. M. S. „Stein" nach Westindien. Die Schiffe treten bestimmungsgemäß in der zweiten Hälfte des Juli die Ausreise an und kehren von derselben gegen Ende März 1907 in die Heimat zurück.

S. M. S. „Thetis" hat am 18. Juni in Danzig außer Dienst gestellt. Die Besatzung geht auf S. M. S. „Niobe" über, welche am 19. in Dienst gestellt hat und nach beendeter Ausrüstung die Ausreise nach Ostasien antreten wird.

S. M. S. „Deutschland" ist nach befriedigend ausgefallener Abnahmeprobefahrt seitens der Germania-Werft an die Marineverwaltung übergeben worden.

— **Probefahrten.** S. M. S. „Lothringen" erzielte bei der 6stündigen forcierten Fahrt mit 112,7 Umdrehungen und 16 590 indizierten Pferdestärken eine mittlere Geschwindigkeit an der Neukruger Meile von 18,54 Knoten, bei einem Kohlenverbrauch von 0,839 kg pro Stunde und indizierte Pferdestärke. — Die Resultate der 24stündigen beschleunigten Dauerfahrt für S. M. S. „Lothringen" und S. M. S. „Leipzig" stellen sich wie folgt:

Name	Umdrehungen in der Minute Mittel	I. P. S. Mittel	Luftdruck a) Zylinderkessel, b) Wasserrohrkessel mm Wassersäule	Kohlenverbrauch für die i. P. S. und Stunde in kg	Schiffsgeschwindigkeit Knoten
„Lothringen"	100,2	11 574	b) 13,7	0,756	etwa 16,6
„Leipzig"	122,05	7 140	19,2	0,90	20,4

— **Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader.** Das Flaggschiff „Fürst Bismarck" ist von Wusung nach dem Kiautschou-Gebiet zurückgekehrt und liegt seit dem 30. Mai in Tsingtau, wo außerdem „Hansa", „Jaguar", „Tiger", „S 90" und „Taku" versammelt waren, um den mit Dampfer „Borussia" eintreffenden Ablösungstransport zu erwarten, welcher am 20. Juni in Tsingtau angekommen ist. „Hansa" behält die bisherige Besatzung, um im Herbst die Heimreise anzutreten. „Iltis" und „Tsingtau" haben in Hongkong, „Luchs", „Vaterland" und „Vorwärts" in Shanghai die Besatzungen gewechselt.

Amerikanische Station. „Bremen" hat nach erfolgtem Besatzungswechsel am 5. Juni von St. Thomas aus eine Reise über Trinidad nach dem südlichen Teil des Stationsgebiets angetreten und ist am 22. Juni in Pernambuco eingetroffen. „Panther" ist auf einer Rundreise in den westindischen Gewässern begriffen und am 22. in Kingston (Jamaica) angekommen. „Falke" liegt seit 2 Monaten in Callao.

Afrikanische Stationen. „Bussard" hat nach längerem Aufenthalt Durban am 18. Juni verlassen, um nach dem Norden zu gehen, und kam am 22. Juni in Beira an.

„Seeadler" ist von einer Rundreise durch die Häfen des ostafrikanischen Schutzgebiets nach Daressalam zurückgekehrt und von dort zu Schießübungen nach dem Mafiakanal in See gegangen. Der Ablösungstransport für die Schiffe in Ostafrika ist am 9. Juni mit Reichspostdampfer „Kanzler" von Hamburg in See gegangen. Während eines kurzen Aufenthalts in Dover legte eine aus Offizieren und Mannschaften des Transports bestehende Abordnung aus Anlaß der Wiederkehr des Jahrestages der Katastrophe S. M. S. „Großer Kurfürst" (31. Mai) an dem Denkmal in Folkestone einen Kranz nieder.

„Sperber" ist auf der Reise von Kapstadt über Swakopmund, Kap Cross, Große Fischbucht und Mossamedes nach Duala.

Digitized by Google

Australische Station. „Condor" ist Anfang Juni, von Neuseeland kommend, in Apia eingetroffen und wird Ende des Monats nach den Fidschi-Inseln (Suva) gehen. „Planet" ist über Tamatave (Madagaskar) in Port Louis (Mauritius) angekommen und hat die Reise nach Colombo fortgesetzt. Auf der Weiterreise werden Padang (Sumatra), Batavia, Macassar und Amboina angelaufen; am 8. September soll das Schiff in Matupi eintreffen.

— Stapellauf. Als letztes Schiff des Bauprogramms 1904 ist am 14. Juni der große Kreuzer „C" auf der Werft der Aktiengesellschaft Weser in Bremen vom Stapel gelaufen und hat bei der durch den Generaloberst Graf Schlieffen vollzogenen Taufe den Namen „Gneisenau" erhalten. Die „Gneisenau" ist ein Schwesterschiff des bereits am 22. März d. Js. bei Blohm & Voß zu Wasser gebrachten großen Kreuzers „Scharnhorst" („D"); beide Schiffe stellen mit einem Deplacement von 11600 Tonnen den bisher in der deutschen Marine vorhandenen größten Kreuzertyp dar; die vielfach durch die Tagespresse verbreitete Nachricht, die „Gneisenau" sei das größte bisher auf deutschen Werften erbaute Kriegsschiff ist jedoch nicht zutreffend, da die beiden Kreuzer durch die Linienschiffe der „Wittelsbach-", „Braunschweig-" und „Deutschland"-Klasse an Wasserverdrängung übertroffen werden. In der „Gneisenau" ist der Name der 1877 in Danzig erbauten Kreuzerfregatte, welche am 16. Dezember 1901 vor Malaga verloren ging, wieder aufgelebt.

— Neubauten. Von den durch den Marineetat 1906 bewilligten Neubauten erhalten die Kaiserliche Werft Wilhelmshaven das Linienschiff „Ersatz Bayern", die Kaiserliche Werft Kiel den großen Kreuzer „E" und die Kaiserliche Werft Danzig den kleinen Kreuzer „Ersatz Pfeil" zur Bauausführung überwiesen. Die übrigen Neubauten Linienschiff „Ersatz Sachsen", kleiner Kreuzer „Ersatz Comet", Minendampfer „B" und der Tender für Sonderburg gelangen zur Ausschreibung unter den Privatwerften, während die beiden Torpedobootsdivisionen der Firma Schichau übertragen worden sind. Die Boote dieser beiden Divisionen werden die der vorhergehenden Serie (siehe Juniheft) in bezug auf Größe, Geschwindigkeit und Armierung noch übertreffen. Bei einem Deplacement von 525 Tonnen und 9000 ind. Pferdestärken sollen sie eine Geschwindigkeit von 30 Knoten erreichen, während die Armierung voraussichtlich aus einer 8,8 cm- und drei 5,2 cm-SK. bestehen wird. Die Bauwerft wird das erste Boot am 1. November 1906 und darauf folgend etwa monatlich je ein weiteres Boot zur Ablieferung bringen.

— Verschiedenes. Stationen für Funkentelegraphie. Nach einer vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen Liste der Funkentelegraphenstationen der Erde zählt Deutschland 13 Stationen. Davon unterstehen der Marine die Stationen Arcona, Marienleuchte, Bülk, Helgoland, Cuxhaven und „Außenjade"-Feuerschiff, der Reichspostverwaltung die Stationen Borkum, „Borkum-Riff"-Feuerschiff und Norddeich, der Verwaltung des Kaiser Wilhelm-Kanals die Station Brunsbüttelkoog. Im Besitz des hamburgischen Staates ist die Station Feuerschiff „Elbe I", des Tonnen- und Bakenamts Bremen die Station „Weser"-Feuerschiff, des Norddeutschen Lloyd die Station Bremerhavener Lloydhalle.

Folgende Schiffe der Handelsmarine sind mit Funkspruchseinrichtung versehen: Vom Norddeutschen Lloyd die Schiffe „Kaiser Wilhelm der Große", „Kaiser Wilhelm II.", „Kronprinz Wilhelm" und „Bremen"; von der Hamburg—Amerika-Linie „Deutschland", „Moltke", „Blücher", „Amerika", „Kaiserin Auguste Viktoria" und „Meteor"; von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Cap Ortegal" und „Cap Blanco"; endlich die drei Schiffe der Postdampferlinie Kiel—Korsör „Prinz Adalbert", „Prinz Sigismund" und „Prinz Waldemar".

Raumgehalt S. M. Schiffe. Das Marineverordnungsblatt bringt offizielle Angaben über den Raumgehalt S. M. Schiffe, welche die Zahlen für Netto- und Bruttoraumgehalt nach der deutschen Schiffsvermessungsordnung und nach der Donau-Regel (für

Digitized by Google

die Fahrt durch den Suezkanal) in britischen Registertonnen sowie für das Konstruktionsdeplacement in Tonnen enthalten.

Marinemuseum. Seine Majestät der Kaiser hat ein bisher im Sternsaal des königlichen Schlosses aufgestelltes Modell eines Torpedobootes, welches von dem verstorbenen König Ludwig von Portugal, Vater des jetzt regierenden Königs, angefertigt ist, dem Marinemuseum unter Vorbehalt des Allerhöchsten Eigentumsrechtes überwiesen. Eine daran anzubringende Tafel gibt über die Entstehung des Modells Auskunft.

Verein deutscher Ingenieure. Der Verein deutscher Ingenieure feierte in den Tagen vom 10. bis 14. Juni gelegentlich seiner 47. Hauptversammlung in Berlin das Fest seines 50jährigen Bestehens. Aus kleinen Anfängen hervorgegangen, hat sich dieser Verein, welcher zur Zeit etwa 20 000 Mitglieder zählt, zu einer machtvollen Organisation entwickelt, die ihren Einfluß zur Förderung fachlicher wie allgemeiner Interessen bei den verschiedensten Gelegenheiten zur Geltung gebracht hat. Ihm verdankt Deutschland sein modernes System der Dampfkesselüberwachung; von ihm ging (schon 1858) die erste Anregung zur Schaffung eines deutschen Patentgesetzes aus, für dessen Ausgestaltung dann die ganzen sechziger Jahre hindurch ein besonderer Ausschuß tätig war; die gegenwärtige Organisation der technischen Hochschulen, die Errichtung technischer Mittelschulen sowie von Maschinenbaulaboratorien wurden wesentlich von ihm beeinflußt.

Zur Zeit ist der Verein mit der Vollendung zweier literarischer Erzeugnisse beschäftigt, die den Ruhm deutschen Fleißes und deutscher Gründlichkeit weithin verkünden werden, nämlich einer „Geschichte der Dampfmaschine“, die demnächst erscheinen wird, und einem „Dreisprachigen — deutsch-englisch-französisch — Techno-Lexikon“, dessen Drucklegung voraussichtlich 3 Jahre in Anspruch nehmen wird.

Die glanzvolle Durchführung seines 50. Stiftungsfestes hat gezeigt, zu welcher Bedeutung und zu welchem Ansehen sich der Verein emporgeschwungen hat.

Von den in der Hauptversammlung gehaltenen Vorträgen ist für die Marine nur derjenige von Professor Dr. A. Riedler über die Dampfturbine von Interesse. Der Vortragende faßt seine Ausführungen über den jetzigen Stand der Entwicklung der Turbine in folgenden Worten zusammen: Erreicht ist der vollständige Sieg der Turbine auf dem Gebiete der Kraftwerke; nicht erreicht ist die Kleinturbine; nicht vollkommen erreicht ist die Schiffsturbine. Für die weitere Entwicklung der letzteren fehle es an dem richtigen Zusammenarbeiten des Maschinenbaus mit dem Schiffbau und dem Militärwesen. Die Reederei verhalte sich gänzlich ablehnend, und auch die Marineverwaltung habe sich nur zögernd zu Versuchen entschlossen. Wenn die Turbine für den Schiffsbetrieb richtig ausgebildet werden solle, dann müssen die Bedingungen den Turbinen angepaßt werden, nicht umgekehrt. Für Kriegsschiffe sei besonders das Festhalten an einer ökonomischen Marschgeschwindigkeit der Einführung der Turbine hinderlich, hier empfehle sich vielleicht ein technischer Umweg, entweder durch elektrische Übertragung oder durch Einführung besonderer Gas- oder Ölmaschinen für die Marschleistung, während die Voll- und Höchstleistung nur durch Turbinen zu erzielen wäre. Die Zukunft gehöre auch im Bereiche der Schiffsmaschine nur der Turbine.

Bei dem sich an diesen Vortrag anschließenden Meinungsaustausch, namentlich in bezug auf die Versuche mit S. M. Torpedoboot „S 125“, wurde darauf hingewiesen, daß die Turbine sicher noch sehr entwicklungsfähig, ihr ruhiger Gang, der das Vibrieren des Schiffes ausschalte und damit die Treffsicherheit der Geschütze erheblich steigere, jedoch schon jetzt hoch zu veranschlagen sei. Es werde daher wieder ein Versuchsschiff mit Turbinen ausgerüstet, und überhaupt die Dampfturbine in der Marine scharf im Auge behalten, obgleich ein zwingender Anlaß zur Abschaffung der Kolbenmaschine vorläufig nicht vorliege.

Digitized by Google

England. Die von einigen Zeitungen bereits als perfekt gemeldete Verständigung Englands und Rußlands in den asiatischen Fragen läßt noch auf sich warten und wird wohl auch nicht so leicht erreichbar sein, als vielfach angenommen wurde, nachdem der Minister des Auswärtigen einen Erfolg der Verhandlungen im Parlament in Aussicht gestellt hatte und der Besuch der englischen Kanalflotte in Kronstadt zur Besiegelung der Verständigung für August angekündigt worden war. Ob dieser Besuch nach den letzten Vorkommnissen im russischen Reiche stattfinden wird, erscheint noch zweifelhaft, dagegen wird die Ostseereise der Kanalflotte wohl kaum verschoben werden.

Die für dieses Jahr geplante Konferenz der Premierminister der selbständigen Kolonien ist auf März nächsten Jahres verschoben worden, da die Minister der Commonwealth und Neuseelands verhindert waren. Bis zum 1. September sollen Vorschläge für die Beratungsgegenstände gemacht werden. Daß zu ihnen die Frage der Vorzugsbehandlung englischer Waren gehören wird, ist als selbstverständlich anzunehmen.

Die seit der Regierung der liberalen Partei vielfach im Parlamente und in der Presse erörterte Frage der Abrüstung kam wieder im Oberhause zur Sprache. Es wurde der Vorschlag gemacht, sie zum Gegenstande der Beratung auf der zweiten Haager Konferenz zu machen; die Regierung versprach sich aber wenig Erfolg hiervon. Mittlerweile versucht sie, die Kosten durch Verminderung der regulären Armee um 10 000 Mann und durch eine Umorganisation der Miliz zu verringern. Die Reduktion um 10 000 Mann würde allerdings nur auf dem Papier stehen, da an dem Etat in den letzten Jahren zuweilen sogar noch mehr als 10 000 Mann gefehlt haben. Die Miliz will Mr. Haldane zu einer Art Territorialarmee umgestalten. Eine Kommission unter dem Vorsitz von Lord Esher, der auch Lord Roberts angehört, soll Vorschläge machen. Wenn in dieser Kommission die Ansicht des Feldmarschalls Lord Roberts durchdringt, würde mit der Territorialarmee der Anfang zu einer allgemeinen Wehrpflicht gemacht werden. Bei der englischen Abneigung hiergegen wird wohl der freiwillige Eintritt die Grundlage der neuen Organisation bleiben. Von unionistischer Seite wird das Haldanesche Projekt bekämpft mit dem Hinweise, daß England bereits bei dem jetzigen System genügend Leute im Frieden für den Krieg ausbilde.

Von einer beabsichtigten Beschränkung der Schiffsneubauten des diesjährigen Etats von vier auf drei große gepanzerte Schiffe wissen auch bereits einige Zeitungen zu berichten. Eine Anfrage über diesen Punkt im Unterhause beantwortete aber Mr. Robertson damit, daß die Regierung über ihre Absichten erst bei der Beratung über Kapitel 8 (Schiffsbauten) des Etats Auskunft geben könne. Diese Beratung wird wie in den letzten Jahren voraussichtlich erst kurz vor Schluß der Session stattfinden. Nach der unglücklichen Strandung des Linienschiffs „Montagu" auf den Riffen von Lundy Island wird wohl das volle Programm durchgeführt werden. Man hegt allerdings noch immer Hoffnung, das Linienschiff wieder flott zu machen, wenn das Anhalten der günstigen Witterung gestattet, einen Teil des Seitenpanzers zu entfernen.

Im Unterhause wurden Kapitel 2 (Verpflegung und Bekleidung), Kapitel 3 (Sanitätswesen), Kapitel 4 (Gerichtswesen), Kapitel 5 (Erziehungswesen), Kapitel 6 (Wissenschaftlicher Dienst), Kapitel 7 (Royal Naval Reserves), Kapitel 11 (Verschiedenes) angenommen. Eine größere Debatte entspann sich nur über Kapitel 5. Hier griff Mr. Bellairs wiederum das neue Einstellungs- und Erziehungssystem für Offiziere usw. an; er tadelte besonders den Ausschluß des Mittelstandes von der Offizierslaufbahn wegen der hohen Kosten der Erziehung und die Austauschbarkeit unter den einzelnen Spezialberufen: des Seeoffiziers, des Marineingenieurs und des Offiziers der Royal Marines, die nach der letzten Dezember-Denkschrift Lord Cawdors im Gegensatz zu der ursprünglichen Absicht Lord Selbornes durchgeführt werden solle. Die Regierung erwiderte auf diese Angriffe nur, daß sie dem ihr von der konservativen Regierung überkommenen Plane gegenüber nur eine abwartende Haltung annehmen kann, doch hat sie gewissermaßen die ganze Frage in neue Erwägung gezogen, indem sie dem Drängen der

Digitized by Google

Trade Unions, als Verfechterinnen der Interessen der Engineer Artificers, nachgegeben und eine Kommission eingesetzt hat, die untersuchen soll, welche Anforderungen an die Wachhabenden in der Maschine gestellt werden müssen. Da die Frage der Wachmaschinisten und die der Wachingenieure untrennbar sind, wird die Kommission wahrscheinlich die ganze Personalfrage wieder aufrollen müssen.

Bei der Beratung über Kapitel 2 (Verpflegung) wurde eine Reorganisation des jetzigen Kantinensystems gefordert und auch zugesagt. Die vor einem Jahre eingeführte neue Verpflegungsmethode hat nicht den Beifall gefunden, der erwartet wurde. Die Mannschaften lassen sich den größten Teil des Verpflegungszuschlages auszahlen.

Zur Beratung über die Abschaffung des Seebeuterechts, einer Programmnummer der nächsten Haager Konferenz, wurde eine besondere Kommission eingesetzt. Nach den von der Kommission gemachten Vorschlägen oder geäußerten Ansichten wird das Defence Committee entscheiden, ob die Delegierten in eine Behandlung der Frage eintreten sollen oder nicht. Das Verhalten der Regierung im russisch-japanischen Kriege läßt darauf schließen, daß England kein Interesse daran hat, an dem durch die Pariser Deklaration geschaffenen Zustande etwas zu ändern. Viele betrachten bereits die Pariser Deklaration als eine zu schwere Fessel für die englische Kriegführung. Die Differenzen mit der russischen Regierung über den Schadenersatz für die vernichteten oder zu Unrecht aufgebrachten Dampfer sind noch nicht beigelegt. Die russische Regierung bleibt bei dem Standpunkte, daß das Prisengericht allein über diese Frage zu entscheiden habe.

— Personal. Nachdem ein zweijähriger Besatzungswechsel auf allen Schiffen eingeführt worden ist, wird großer Wert auf die Ausbildung der Stammbesatzungen auf den Reserveschiffen gelegt. Die Reserveschiffe dienen auf diese Weise gewissermaßen als Schulschiffe und entlasten die aktiven Schiffe.

Unter den Vorschlägen der Douglas-Kommission über die neue Einstellungs- und Ausbildungsmethode der Seeoffiziere usw. befindet sich auch der, die Royal Marines zur Küstenverteidigung zu verwenden und sie in engere Verbindung mit der Garrison Artillery zu bringen.

Neue Turnbestimmungen setzen für Leute unter 21 Jahren täglich $^1/_2$ Stunde, für Leute bis zu 35 Jahren täglich $^1/_4$ Stunde Turnübungen fest.

— Manöver. Die großen Sommermanöver haben am 9. Juni begonnen und werden bis zum 2. Juli dauern. Sie zerfallen in zwei Teile: eine Mobilisierungsübung und einen Handelskrieg. Dem ersten Teil liegt der Gedanke zugrunde, daß in einer Spannungsperiode die in der Heimat befindliche aktive Flotte die Mobilisierung der Reserveflotte gegen einen überraschenden Angriff decken soll. Der Angreifer (blau) wird durch die Atlantikflotte, das II. Kreuzergeschwader und noch einige Kreuzer aus den Reserveformationen dargestellt; alle übrigen Schiffe gehören der roten Partei an. Die Küsten und Häfen Englands und Gibraltar sind rotes, die Küsten Schottlands, Irlands, die Kanalinseln und Lagos blaues Gebiet. — Der zweite Teil soll einen Krieg einer starken mit einer schwächeren, aber doch bedeutenden Seemacht zur Darstellung bringen, in dem die schwächere Partei (blau) zunächst eine entscheidende Seeschlacht vermeiden und durch Angriffe auf den Handel die stärkere (rot) zur Zersplitterung der Kräfte verleiten will. Um eine Panik zu vermeiden, ist Rot gezwungen, zum Handelsschutz Kräfte zu detachieren.

An den Manövern nehmen rund 400 Schiffe mit 60 000 Mann Besatzung teil. Sie werden später ausführlich behandelt werden. Zu dem ersten Teil sind Pressevertreter im Gegensatz zum zweiten Teil nicht zugelassen worden.

— Geschwadertätigkeit. Aktive Flotte. Kanalflotte und I. Kreuzergeschwader. Die Kanalflotte erledigte im Mai die Gunlayers' Competition und erzielte hierbei gute Resultate:

Digitized by Google

„Duncan" . . .	30,5 cm-Geschütze	10	Schuß	5	Treffer,
	15,0 cm- =	85	=	51	=
„Goliath" . . .	30,5 cm- =	16	=	10	=
	15,0 cm- =	79	=	44	=
„Albemarle . . .	30,5 cm- =	10	=	8	=
	15,0 cm- =	87	=	62	=
„Prince George" .	30,5 cm- =	15	=	11	=
	15,0 cm- =	80	=	67	=
„Illustrious" . .	30,5 cm- =	10	=	4	=
	15,0 cm- =	67	=	52	=
„Cornwallis" . .	30,5 cm- =	14	=	7	=
	15,0 cm- =	90	=	60	=
„Jupiter" . . .	30,5 cm- =	13	=	10	=
	15,0 cm- =	72	=	54	=

Ende Mai machte ein Teil der Flotte Übungen mit den Küstensignal- und Wachtstationen an der Irischen See, bei denen die Funkspruchseinrichtungen probiert wurden. Hierbei lief das Linienschiff „Montagu" am 30. Mai im dichten Nebel bei Shutter Point, Lundy Island, auf. Maschinen- und Heizräume liefen voll Wasser. Die Besatzung mußte das Schiff verlassen. Verluste an Menschenleben sind nicht zu beklagen. Die Abbringversuche wurden mit aller Energie sofort begonnen, waren aber bis zum 25. Juni noch resultatlos. Andere Teile der Flotte machten Entfernungsmeßübungen und einen Munitionsergänzungsversuch aus einem Munitionsdampfer in See bei den Scillys. Da das Wetter gut war, stieß die Ergänzung mit Hilfe von Booten auf keinerlei Schwierigkeiten. Das Linienschiff „Duncan" erledigte Bekohlungsversuche in See mit dem Dampfer „Torrington".

Anfang Mai war die Flotte in Portland zur Vorbereitung für die Manöver und verließ den Hafen wieder vor Beginn derselben.

Das I. Kreuzergeschwader übte mit der Kanalflotte zusammen, teilweise waren die Schiffe auf den Werften.

Die Reorganisation der Torpedobootsstreitkräfte hat die aktiven Flottillen auf eine Stärke von drei Divisionen zu je vier Booten gebracht, so daß jetzt Kontreadmiral Winsloe 36 aktive Boote unter seinem Kommando hat.

	Portsmouth:	Nore:	Devonport:
	I. Flottille:	II. Flottille:	III. Flottille:
1. Division:	„Garry",	„Nith",	„Liffey",
	„Flirt",	„Earnest",	„Itchen",
	„Peterel",	„Orwell",	„Arun",
	„Kangaroo",	„Lively",	„Moy".
2. Division:	„Waveney",	„Ure",	„Ouse",
	„Fawn",	„Ness",	„Greyhound",
	„Myrmidon",	„Wear",	„Roebuck",
	„Crane",	„Swale",	„Racehorse".
3. Division:	„Ribble",	„Dee",	„Foyle",
	„Doon",	„Sprightly",	„Express",
	„Boyne",	„Thrasher",	„Arab",
	„Derwent",	„Seal",	„Cheerful".

Von diesen aktiven Flottillen ist die aus Booten der „River"-Klasse bestehende Division zum Zusammenoperieren mit einer offensiv vorgehenden Flotte bestimmt.

Die Atlantikflotte. Die Atlantikflotte kam Ende Mai nach Berehaven und blieb dort bis zum Beginn der Manöver. Im August wird Kontreadmiral Egerton Kontreadmiral Milne als zweiten Admiral ablösen.

Digitized by Google

Das II. Kreuzergeschwader erledigte in Arancibucht die Gunlayers' Competition, bei der

„Drake" . .	mit 23,4 cm	unter	18 Schuß	17 Treffer	
= =	15 cm	=	149 =	129	=
„Cumberland" =	15 cm	=	113 =	95	=
„Cornwall" =	15 cm	=	94 =	59	= erzielten.

Die Schiffe machten dann von Aranci nach Gibraltar eine Volldampffahrt und gingen von dort am 1. Juni nach Berehaven, wo „Black Prince" zu ihnen stieß.

Die Mittelmeerflotte beendete die durch die türkische Spannung unterbrochene Gunlayers' Competition. Bei ihr erreichten:

„Implacable"	mit 30,5 cm-Geschützen	unter	17 Schuß	7	Treffer,
= =	15 cm- =	=	94 =	71	=
„Irresistible" =	30,5 cm- =	=	18 =	8	=
= =	15 cm- =	=	100 =	72	=

Am 5. Juni verließ die Flotte zusammen mit dem III. Kreuzergeschwader und den aktiven Torpedobootszerstörern Malta zur Teilnahme an den Manövern. Auf der Reise ließ Vizeadmiral Lord Beresford bei Nacht abgeblendet fahren und Scheinwerferübungen gegen einen Kreuzer vornehmen.

Das IV. Kreuzergeschwader sammelte sich Anfang Juni in Portland für die Manöver.

Das ostasiatische Geschwader ging Anfang Juni nach japanischen Häfen. Der Kreuzer „Andromeda" ist nach England zurückgekehrt.

Von dem australischen Geschwader erzielte „Powerful" bei der Gunlayers' Competition mit den 23,4 cm-Geschützen unter 5 Schuß 4 Treffer,

= = 15 cm- = = 66 = 50 =

Reserveflotte. Soweit bekannt geworden, verlief die Mobilisierung zu den Manövern ohne ernstlichen Zwischenfall. Die Mobilisierung war langer Hand vorbereitet. An schwereren Havarien während des ersten Teils des Manövers sind nur bekannt geworden der Zusammenstoß einiger Torpedoboote und die Kollision zwischen den Linienschiffen „Ramillies" und „Resolution", bei der die „Ramillies" die Backbordschraube verlor.

Das Linienschiff „Revenge" wird an Stelle der „Colossus" Schulschiff für Offiziere und Mannschaften im Gefechtsschießen.

— Schiffbau. Der Panzerkreuzer „Minotaur" lief am 6. Juni glücklich in Devonport vom Stapel. Der Stapellauf der „Defence" soll bis Januar k. Js. verschoben sein.

Am 23. Juni fand in Dalmuir auf der Werft von W. Beardmore & Co. der Stapellauf des Linienschiffes „Agamemnon" statt.

Die neue königliche Turbinenyacht wird „Alexandra" heißen.

Die Admiralität hat eine Zusammenstellung der Schiffbaukosten (Schiffskörper) veröffentlicht, um darzulegen, daß die Kosten des Baues auf den Privat- und den Staatswerften sich nicht wesentlich unterscheiden. Auffallend in der Zusammenstellung ist der große Unterschied in den Herstellungskosten der einzelnen Schiffe, so sind z. B. für „Commonwealth" 918517 £, für „Dominion" 884435 £, für „Berwick" 400354 £, für „Lancaster" 424594 £ angesetzt.

— Probefahrten. Linienschiff „Africa" der „King Edward VII."-Klasse:

	Indizierte Pferdestärken:	Kohlenverbrauch p. indiz. Pferdestärke:	Wasserverlust:	Geschwindigkeit: Knoten
30stündige Fahrt mit $^3/_4$ der Maschinenleistung .	12847	1,79 lb.	18,9 t	17,547
8stündige Volldampffahrt	18671	1,87 lb.	10,9 t	18,953

Digitized by Google

Am 5. Juli wird das Schiff der gleichen Klasse „Britannia“ mit den Probefahrten beginnen.

— Torpedowesen. „Gadfly“ lief als erster der neuen Küstentorpedobootszerstörer bei Thornycroft von Stapel, als zweiter „Fairy“. Die Boote haben eine Länge von 51,2 m, eine Breite von 5,3 m, einen Tiefgang von 1,8 m, Parsons-Turbinenmaschinen, eine Armierung von drei Torpedorohren und zwei 7,6 cm-SK. Torpedoboot „Nr. 84“ sank bei Malta infolge Kollision mit „Ardent“.

Nach der Neuverteilung der Torpedobootszerstörer sind jedem Hauptkriegshafen 41 Boote zugewiesen, und zwar möglichst solche gleichen Typs. Die 41 Boote sind in zehn Divisionen geteilt, von denen drei aktiv und sieben in der Reserve sind. Eine Division jeder Station besteht aus „River“-Booten. Im übrigen sind die „River“-Boote die Divisionsboote der aktiven Divisionen.

— Unterseeboote. Die neuen Unterseeboote sollen ein Deplacement von 500 Tonnen erhalten, während die B-Klasse nur 300 Tonnen groß ist.

Auf „A 9“ ist eine wasserdichte Plattform unter dem Kommandoturm eingebaut worden.

In Zukunft werden die Begleitschiffe der Unterseeboote bei den Übungen eine große rote Flagge zur Warnung für andere Fahrzeuge führen.

— Häfen und Werften. Mit dem letzten Quantum der vor 3 Jahren unter Wasser aufbewahrten Kohlen wurde der Brennversuch mit befriedigendem Resultat gemacht.

Die Einrichtung elektrischer Beleuchtung und elektrischen Betriebes auf der Werft Devonport wird bis November beendet sein.

Bei Scotstown in der Nähe von Glasgow errichten die Firmen Brown, Fairfield, Cammell & Laird eine neue Geschützfabrik.

— Funkentelegraphie. Die Einführung von Hörapparaten und Transformatoren ist geplant und zum Teil begonnen.

— Handelsmarine. Der erste der zwei von der Cunard-Linie in Bau befindlichen großen Schnelldampfer von 25 Seemeilen Geschwindigkeit, „Lusitania“, wurde am 7. Juni zu Wasser gelassen. Die Länge beträgt 239,5 m, die Breite 26,8 m, der Tiefgang 10 m, das Deplacement rund 40000 Tonnen. Das Schiff erhält vier Turbinenmaschinen, kann 550 Passagiere 1. Klasse, 500 2. Klasse, 1300 3. Klasse nehmen, und hat eine Besatzung von 800 Mann.

Der Board of Trade hat als Prüfungsgegenstand für Steuerleute und Kapitäne Kenntnis des Naval semaphore code und des Morsesystems bei Nacht eingeführt, damit Handelsschiffe und Kriegsschiffe sich leicht verständigen können.

— Fachliteratur. In einem Vortrage vor der R. U. S. I.: The organisation of a modern Fleet empfiehlt Admiral Campbell a) als Annäherungsformation im dicken Wetter die Dwarslinie; b) die Verwendung schneller Geschwader zum crossing the T, während die Hauptmacht den Gegner frontal beschäftigt; c) das Üben von Gefechtsstörungen beim Fahren im Verbande. Der Erfolg sei von einer guten Feuerstellung und der größeren Konzentration an der Stelle der Entscheidung abhängig.

Der neuerschienene Naval Annual wird an anderer Stelle ausführlich besprochen.

Frankreich. Durch präsidentielles Dekret vom 1. Juni ist Vizeadmiral Fournier bestimmt, während der Flottenübungen 1906 die aus den heimischen Geschwadern und den in Toulon mobil zu machenden Schiffen bestehende Flotte zu befehligen, die am 3. Juli zusammentritt.

Digitized by Google

Der dem Finanzminister vom Marineminister vorgelegte Haushaltentwurf für das Jahr 1907 fordert 268 Millionen Francs, 8 Millionen mehr als 1906. Die Vermehrung ist hauptsächlich durch den Weiterbau der in diesem Jahre bewilligten sechs Linienschiffe bedingt.

In dem Bericht über die Verhandlungen der gesetzgebenden Körperschaften Frankreichs über den Haushaltvoranschlag der Marine für das Jahr 1906 war hervorgehoben, daß eine eigentliche Begründung für die Verdoppelung der ursprünglich von der Regierung aufgestellten Forderung des Baues von drei Linienschiffen nicht zu erkennen sei. Der jetzt erst bekannt gewordene Bericht des Senators Cuvinot zum Marinehaushaltentwurf bringt in einem an die Budgetkommission des Senats gerichteten Schreiben des Marineministers die nähere Aufklärung. Es heißt darin: „Es trifft allerdings zu, daß die für 1906 verfügbaren Baugelder nicht genügt hätten, um den Bau von sechs Linienschiffen zu beginnen, wenn diese schon mit Jahresanfang auf Stapel gelegt wären. Bei Aufstellung des Voranschlags ging man von der Ansicht aus, daß dieser im Anfang des Jahres 1906 zur Verabschiedung gelangen würde und daß die drei geforderten Linienschiffe in den ersten Monaten in Bau gegeben werden könnten, daß außerdem die Vorarbeiten genügend vorgeschritten sein würden, um den Bau kräftig fördern zu können. Daraus ist aber nichts geworden, und nach beiden Richtungen sind Verzögerungen eingetreten. Der Bau dieser Schiffe wird daher erst im zweiten Halbjahr 1906 unternommen werden können. Anderseits ist unter Berücksichtigung des Zeitpunktes des Zusammentritts der neuen Kammer zu befürchten, daß für 1907 zunächst nur Budgetzwölftel verlangt werden und daher der Bau der für 1907 zu fordernden weiteren drei Linienschiffe ebenfalls auf das zweite Halbjahr 1907 verschoben wird. Aus diesen Gründen hat man gebeten, die sechs Schiffe schon 1906 anfangen zu dürfen."

Gleichzeitig wird auch folgende Verteilung der Neubaukosten bekanntgegeben:

1906 . .	95,4 Millionen Mark,	1909 . .	77,2 Millionen Mark,
1907 . .	101,8 = =	1910 . .	51,7 = =
1908 . .	99,5 = =	1911 . .	7,7 = =

Aus dieser Zusammenstellung ist zu entnehmen, daß die vollständige Fertigstellung der sechs Schiffe erst im Jahre 1911, also nach 5, nicht nach 4 Jahren erwartet wird.

— Personal. Kontreadmiral Caillard ist zum Vorsitzenden des ständigen Ausschusses des Oberen Marinerates ernannt worden. Vizeadmiral Garnault, der Eroberer von Sfax, ist am 25. Mai gestorben; er wurde wegen seiner kriegerischen Verdienste in der Liste der aktiven Flaggoffiziere weitergeführt.

Eine Meuterei auf Torpedoboot „250" der Toulon-Flottille wird gemeldet; die Mannschaft stieg beim Befehl zum Ablegen vom Kai in Ajaccio an Land und konnte erst durch den Flottillenchef zum Gehorsam gebracht werden.

Auch auf Panzerkreuzer „Amiral Aube" sollen größere Verstöße gegen die Manneszucht vorgekommen sein.

— Die fertige Flotte. Am 26. Mai schiffte die Besatzung der „Marseillaise" in Brest auf „Jeanne d'Arc" über.

Das Nordgeschwader verließ am 29. Mai Brest und traf am 30. in Cherbourg ein; unterwegs wurden Übungen der Kreuzer im Aufklären und Fühlunghalten vorgenommen.

Beim letzten gemeinsamen Kohlennehmen des Geschwaders in Brest am 17. Mai war die beste stündliche Leistung eines Ganges 10,25 Tonnen, die übrigen hielten sich im Durchschnitt auf 9,25 Tonnen, die geringste Leistung war 8,75 Tonnen.

Am 5. Juni erledigte das Geschwader beim Kap la Hogue Schießübungen in Fahrt, die Linienschiffe mit 12 Seemeilen, die Kreuzer mit 16 Seemeilen; am 6. Juni Torpedoschießen gegen geschleppte Scheiben und Nachtschießen der Geschütze.

Digitized by Google

Panzerkreuzer „Amiral Aube" führte die französische Abordnung zur Krönungsfeier nach Norwegen.

Bei seinem zweiten Besuch auf dem Flaggschiffe des Mittelmeergeschwaders in Algier ließ sich der Marineminister Vortrag über den Stand des Fernschießverfahrens halten. Durch endlich erfolgte Annahme eines leistungsfähigen Zielfernrohres von großem Gesichtsfelde und Verbesserungen in den Einrichtungen für Feuerleitung und Befehlsübermittlung erscheint jenes nunmehr gesichert.

Panzerkreuzer „Condé" ist in Toulon ins Dock geholt zur Verstärkung des Achterschiffes, an dem die gleichen Arbeiten wie seinerzeit bei „Marseillaise" und „Amiral Aube" auszuführen sind. Gleichzeitig sind Lecks an dem Wellenlager der Mittelschraube und Undichtigkeiten in den achteren Abteilungen zu beseitigen, die den Kreuzer auf der Rückreise von Nordamerika zur Verminderung seiner Geschwindigkeit nötigten.

Die drei Panzerkreuzer haben auf der Hinreise viel von schwerem Wetter zu leiden gehabt. „Marseillaise" und „Condé" konnten, als sie sich halbwegs auf der Rückreise getrennt hatten, noch 200 Seemeilen weiter in Funkspruchverbindung bleiben.

Das Mittelmeergeschwader hat am 21. Mai vor Algier geankert; nach einem Angriff auf die Befestigungen am 29. besuchte es Palma, am 3. Juni Mers-el-Kebir und kehrte am 8. nach Toulon zurück.

Panzerkreuzer „Kléber", „Amiral Aube", Kreuzer „Galilé" wurden Anfang Juni nach Tanger geschickt, um die Forderungen der französischen Regierung wegen Ermordung eines Franzosen zu unterstützen, „Jeanne d'Arc" ist nachträglich dorthin entsandt.

Das Reservegeschwader ist am 30. Mai wieder in Toulon eingetroffen, es wird am 24. Juni die Besatzungen zur Teilnahme an den Flottenübungen auffüllen. „Brennus" wird wiederum Flottenflaggschiff. Gleichzeitig stellen aus der Reserve in Dienst Küstenpanzer „Caïman", „Indomptable", „Requin", „Alger". Die Torpedoflottillen 1. Linie und die Unterseebootsflottillen der Mittelmeeres werden nach Bedarf herangezogen. Zum Auffüllen der Besatzungen soll in erster Linie aktives Personal herangezogen werden, erst wenn dies nicht ausreicht, kommen die am 2. Juli zur Übung einberufenen Marinereservisten in Betracht.

— Die Flottenmanöver werden vom 3. Juli bis 4. August im Mittelmeer nach folgender Zeiteinteilung stattfinden:

3. Juli: Beginn der Übung. Anfangsstellung: Reservegeschwader in Toulon, Mittelmeergeschwader in Algier, Nordgeschwader in Oran; das Nordgeschwader und das Reservegeschwader gehen abends in See.
4. " Das Mittelmeergeschwader geht frühmorgens in See.
5. " Vereinigung der Flotte.
6. " Morgens Ankunft in Algier.
7. " Auffüllung der Vorräte in Algier.
9. bis 13. Juli: Morgens in See zu taktischen Übungen, Gefechtsübungen, methodischer Ausbildung.
13. Juli: Morgens Ankern, Nordgeschwader in Philippeville, die beiden anderen vor Bona, teilweises Auffüllen der Vorräte.
16. " Anker auf und Vereinigung der Flotte, nächtliche Angriffsübungen der Flottillen von Biserta.
17. bis 19. Juli: Einlaufen in Biserta, allgemeines Auffüllen der Vorräte.
20. Juli: Morgens Ankerlichten; Übungen in See.
21. " Angriff auf Biserta.
22. " Ankern vor Biserta, teilweises Auffüllen der Vorräte.
23. " Ankerlichten zugleich, Aufsuchübungen, Schießübungen auf dem Marsch nach Toulon.
26. " In der Nacht zum 27. Einlaufen in den Hafen von Toulon.
28. bis 30. Juli: Allgemeines Auffüllen der Vorräte.

Digitized by Google

30. Juli: Nächtliches Ankerlichten.
3. August: Nachmittags Einlaufen in Toulon.
4. " Beendigung der Übungen.

Hauptsächlich soll die Anwendung der Fournierschen Taktik, die seit dem vorigen Jahre in den Geschwadern geübt wurde, in der Flotte erprobt werden. Die Kreuzer werden größere Aufklärungsübungen vornehmen. Angriffe auf Küstenbefestigungen und gelegentliche Landungen sollen ausgeführt werden, wobei der Verteidigung alle Hilfsmittel mobilmachungsmäßig zu Gebote stehen. Die Offiziere der Marineakademie und auch Offiziere des Heeres werden während der Übungen auf den Schiffen der Flotte eingeschifft sein. Eine große Schießübung in der Flotte ist ebenfalls geplant. Über die Übungen wird seinerzeit eingehend berichtet werden.

— Die Unterseebootsflottillen. Bei den Angriffsübungen der Toulon-Boote gegen die Reservedivision des Mittelmeergeschwaders bei den Hyèrischen Inseln am 17. Mai stellte es sich heraus, daß es fast unmöglich ist, mit den Booten untergetaucht zu manövrieren, wenn in der Nähe Torpedoboote sind, da die Kompasse der Unterseeboote unbrauchbar werden. „Gymnote" kam hierbei so nahe an Linienschiff „Hoche", daß es schleunigst tauchen mußte, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, „Souffleur" erlitt Havarie an den elektrischen Maschinen, so daß er in stilles Wasser geschleppt werden mußte; „Grondin" hat am Oberschiff wahrscheinlich durch einen Hafendampfer Beschädigungen erlitten.

In Toulon ist mit „Thon" der Hebungsversuch, der mit „Alose" vorgenommen wurde, wiederholt worden.

Beim Einlaufen in Toulon am 30. Mai wurden alle drei Schiffe des Reservegeschwaders von den Unterseebooten mit Torpedos beschossen. Da das Geschwader mehrfach Ausweichmanöver machte, so war die Führung der Unterseeboote sehr schwierig.

Den Cherbourger Booten gelang am gleichen Tage der ungesehene Durchbruch durch eine doppelte Kette von Torpedobootsjägern und Torpedobooten, die vor dem Nordgeschwader zum Schutz gebildet war, obwohl sie bei ihrem Anmarsch gesichtet waren.

Am 2. Juni machte die gesamte Toulon-Unterseebootsflottille, acht Boote, trotz lebhaften Seeganges von Toulon aus wohlgelungene Angriffe gegen die Artillerieschulschiffe.

„Lutin" und „Gnome" wurden von Rochefort nach Biserta geschleppt.

— Die Flotte im Bau. Der Werft zu Lorient ist der Bau des Linienschiffes „Mirabeau" übertragen worden. Dort wurde am 15. Juni der Kiel zum Panzerkreuzer „Waldeck-Rousseau" gestreckt, für den die Helling bedeutend verlängert werden mußte.

— Probefahrten. Bei Torpedobootsprobefahrten ist als obere Grenze der Kohlenverbrennung 450 kg für den Quadratmeter Rostfläche festgesetzt; wurden mehr als 400 kg verbrannt, so ist eine kalte Druckprobe vorzunehmen zur Feststellung, ob der Kessel gelitten hat.

Tauchboot „Cigogne" hat 8 7 Seemeilen Geschwindigkeit an der Oberfläche erreicht.

Linienschiff „République" stellte am 20. Mai in Brest zu Probefahrten in Dienst.

Beim Eindocken des Panzerkreuzers „Marseillaise" stellte sich heraus, daß die Backbordschraube und etwa 12 m der Welle fehlten und auch die Wellenstütze abgerissen war.

— Stapelläufe. Am 7. Juni Torpedoboot „346" in Granville.

Vereinigte Staaten von Amerika. Nach der Erledigung der Etatsberatungen hat sich das Interesse wieder mehr den allgemeinen politischen Verhältnissen zugewendet, und hier spielen neben den Befürchtungen, welche die Verhandlungen auf

Digitized by Google

dem bevorstehenden panamerikanischen Kongresse erregen, die Zustände in Westindien und am Panamakanal die Hauptrolle. Abgesehen von einer gewissen Beunruhigung, welche die Wiederaufnahme der Regierung von Venezuela durch den Präsidenten Castro hervorruft, und von den trotz der Beschlagnahme der Zollämter auf S. Domingo durch die amerikanische Flotte erneut ausgebrochenen Kämpfen in dieser Republik machen vornehmlich die Verhältnisse in dem neu begründeten Panamastaate der Regierung Sorge, weil man von Unruhen in der Panamazone eine Störung der Kanalarbeiten befürchten muß. Schon vor der Regelung der Frage, ob der Kanal als Schleusen- oder Niveaukanal gebaut werden soll, welche jetzt endgültig zugunsten des Schleusenkanals entschieden ist, waren die Mittel bewilligt worden, um die begonnenen Ausschachtungsarbeiten in der Weise fortsetzen zu können, daß sie beiden Zwecken dienen konnten. Es ist daher klar, daß Unruhen im Kanalgebiete auf den Verlauf dieser Arbeiten und besonders auf die Arbeiterbeschaffung von sehr nachteiligem Einflusse sein würden. Die Unionsregierung hat denn auch bereits erklärt, daß sie derartige Unzuträglichkeiten nicht dulden werde, und zunächst die Besatzung der Panamazone durch 400 Seesoldaten verstärken lassen, denen noch weitere 200, welche sich auf dem Kreuzer „Yankee“ in den westindischen Gewässern befinden, folgen können, so daß im Panamagebiete rund 800 Mann Marineinfanterie zunächst zur Verfügung stehen würden. Außerdem sind die Kreuzer „Columbia“ und „Marblehead“ an den beiden Enden des Kanals stationiert. Unangenehm berührt auch das Projekt der Tehuantepec-Eisenbahn, welche mit englischem Kapital über den Isthmus von Tehuantepec gebaut werden soll und von der man eine Beeinträchtigung der Rentabilität der Panama-Eisenbahn und demnächst des Kanals befürchtet.

Für die Marine scheint die Schaffung eines besonderen Generalstabes vorderhand aufgegeben worden zu sein, weil die Widerstände hiergegen im Senat sich mit denen der Bureauchefs im Marinedepartement vereinigen und der Marinesekretär selbst dem Projekt keine sonderliche Unterstützung leiht. Es wird daher voraussichtlich bei einer Ausgestaltung der Befugnisse des General Board im Verwaltungswege sein Bewenden haben.

— Personal. 1. Der Kontreadmiral Converse ist wegen Erreichens der Altersgrenze zur Disposition gestellt worden, verbleibt aber in seiner Stellung als Chef des Bureau of Navigation. Ferner sind die Kontreadmirale Perry, Harrington und Mc. Calla abgegangen und dafür die Kapitäne zur See Mackenzie, Sperry, Hunker und Burwell zu Flaggoffizieren befördert worden.

2. Zur Ablegung der Prüfung zum Leutnant zur See haben sich 6 Deckoffiziere (2 Feuerwerker und 4 Maschinisten) gemeldet.

— Geschwadertätigkeit. In der Dislozierung der Flotte hat sich nichts von Bedeutung geändert. Dahingegen wird zum Herbst eine Neuorganisation der atlantischen Flotte erwartet. Es soll ihr eine dritte Linienschiffsdivision hinzutreten, bestehend aus den neuen Schiffen „Rhode Island“, „Connecticut“, „Virginia“ und „Louisiana“, und die „New Jersey“ wird voraussichtlich für eines der älteren Linienschiffe eingestellt werden. Während der Manöver in Westindien ist auf den Schiffen der Flotte, hauptsächlich auf dem Panzerkreuzer „Pennsylvania“, eine Typhusepidemie ausgebrochen, welche die Heimsendung dieses Schiffes mit zahlreichen Kranken notwendig machte. Die Ursache dieser Epidemie war nach den letzten Nachrichten noch nicht festgestellt; man vermutete aber, daß sie in der Benutzung unreiner Peilstöcke in den Trinkwasserkasten zu suchen ist.

Nachdem das Dock „Dewey“ den Suezkanal passiert hat, sind der Kreuzer „Tacoma“ und der Schlepper „Potomac“ heimbeordert worden. Der Kreuzer hatte vor Abgang noch die Kanalkosten zu regeln, welche im ganzen 112 000 bis 115 000 Francs betragen sollen, da stellenweise eine Vertiefung bzw. Verbreiterung des Kanals zur Schaffung neuer Ausweichestellen nötig wurde. Das Dock hat inzwischen Ceylon ohne

Digitized by Google

Unfall passiert und dürfte mittlerweile in Singapore angelangt sein, von wo man das Eintreffen in Manila in der Mitte des Juli erwartet.

Auf der asiatischen Station hat der Flottenchef inzwischen mit den Linienschiffen und einigen Kreuzern Japan besucht, während der Kreuzer „Baltimore" weiterhin in den australischen Gewässern stationiert zu sein scheint. Es soll geplant sein, die Linienschiffe aus Ostasien zurückzuberufen und durch Panzerkreuzer zu ersetzen.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. Juni d. Js.:

Linienschiffe:		. Panzerkreuzer:		Scouts:	
„Virginia"	99,95 %	„California"	93,3 %	„Chester"	32,34 %
„Nebraska"	94,0 =	„South Dakota"	91,1 =	„Birmingham"	34,7 =
„Georgia"	96,7 =	„Tennessee"	98,99 =	„Salem"	35,0 =
„New Jersey"	100,0 =	„Washington"	98,2 =		
„Connecticut"	97,4 =	„North Carolina"	46,35 =	Unterwasserboote:	
„Louisiana"	100,0 =	„Montana"	41,32 =	Nr. 9 „Octopus"	72,5 %
„Vermont"	85,0 =	„St. Louis"	96,78 =	Nr. 10 „Viper"	57,6 =
„Kansas"	82,2 =	„Milwaukee"	95,2 =	Nr. 11 „Cuttlefish"	64,1 =
„Minnesota"	89,76 =			Nr. 12 „Tarantula"	59,9 =
„Mississippi"	57,67 =				
„Idaho"	55,73 =				
„New Hampshire"	45,7 =				

2. Das Erdbeben zu San Francisco hat eine erhebliche Verzögerung der Bauten auf den dortigen Werften zur Folge, so daß die Fertigstellung der Panzerkreuzer „California", „South Dakota" und „Milwaukee" sich weiter hinausziehen wird. Auch mußte den Union Iron Works die Frist für Einreichung der Angebote auf die Linienschiffe „Michigan" und „South Carolina" vom 2. Juni bis zum 23. Juni verlängert werden.

3. Die Einzelheiten der beiden letztgenannten Linienschiffe sind folgende: Länge in der Ladewasserlinie 450 Fuß (137,2 m), größte Breite ebendaselbst 80 Fuß $2^5/_8$ Zoll (24,44 m), Probefahrtsdeplacement höchstens 16 000 Tonnen, höchster Tiefgang hierbei 24 Fuß 6 Zoll (7,47 m), Bunkerinhalt etwa 2200 Tonnen, bei der Probefahrt 900 Tonnen, Wasser hierbei 66 Tonnen. Armierung: acht 30,5 cm-Geschütze, paarweise in elektrisch betriebenen, ausbalanzierten elliptischen Türmen in der Mittschiffslinie, je 2 vorn und hinten mit einem Gefechtsfelde von 270°, zweiundzwanzig 7,6 cm-SK., zwei 4,7 cm, acht 3,7 cm halbautomatische Geschütze, zwei 7,6 cm Bootsgeschütze, vier Maschinengewehre, zwei Unterwassertorpedorohre vorn. Die leichten Geschütze stehen in erhöhten Feuerstellen mit möglichst großem Gesichtsfelde und sind mit Schutzschilden versehen. Der Wasserlinienpanzer ist 8 Fuß (2,4 m) hoch und zwischen 12 Zoll (305 mm) und 9 Zoll (228 mm) stark. Der Kasemattenpanzer erhält eine Stärke von oben 8 Zoll (203 mm) und unten 10 Zoll (254 mm). Gebrochene Querschiffstraversen von 11 Zoll (279 mm) Stärke schützen die Abdachung zwischen dem gebogenen und dem flachen Panzerdeck, und ein Panzerquerschott von 10 Zoll (254 mm) trennt das Schiff in zwei Teile. Die Turmunterbauten werden durch Panzerungen von 8 bis 10 Zoll (203 bis 254 mm) Stärke geschützt. Der Kommandoturm wird 12 Zoll (305 mm) stark gepanzert, mit einer Panzertür von 152 mm. Von ihm reicht ein 36 Zoll (91,4 cm) weites Rohr bis auf das Panzerdeck, 6 bis 9 Zoll (152 bis 228 mm) stark gepanzert. Die 30,5 cm-Türme erhalten eine Stirnplatte von 12 Zoll (305 mm), sind im übrigen 8 Zoll (203 mm) stark und erhalten Turmdecken von $2^1/_2$ Zoll (63,5 mm). Seiten- und Turmpanzer erhalten Teakholzhinterlage, der übrige Panzer nicht.

Die Munitionsräume sind so verteilt, daß je die Hälfte der Munition sich im Vor- bzw. Hinterschiff befindet. Für die Munition der schweren Geschütze und der 7,6 cm-Kanonen sowie für die Torpedos und Gefechtsköpfe sind entsprechende Förderungs-

Digitized by Google

vorrichtungen in den Munitions- und Vorräumen vorgesehen, für die leichten Geschütze im ganzen 12 Munitionsheißvorrichtungen. Die Turmdrehräume sind von den Türmen selbst getrennt.

Die Maschinen werden stehende Vierzylinder-Dreifach-Expansionsmaschinen von zusammen 16 500 indizierten Pferdestärken, die Doppelschrauben schlagen bei Vorwärtsgang nach außen. Die Maschinen stehen in wasserdicht abgeschlossenen Räumen. Zwölf Wasserrohrkessel mit Überhitzern stehen in drei wasserdicht abgeschlossenen Kesselräumen. Der Kesseltyp unterliegt der Genehmigung des Marinedepartements; es sollen aber gerade Rohre von mindestens 2 Zoll (50 mm) Durchmesser verwendet werden. Alle dem Dampfdruck ausgesetzten Kesselteile müssen aus Schmiedestahl hergestellt werden; Schmiedeeisen oder Gußstahl sind ausgeschlossen, ebenso Schraubenverbindungen an dem Feuer ausgesetzten Stellen.

Alle Räume unter dem Panzerdeck mit Ausnahme der Kohlenbunker werden durch 17 elektrische Maschinen ventiliert, welche zusammen nicht weniger als 100 000 Kubikfuß in der Minute leisten müssen.

Die Besatzung soll bestehen aus dem Kommandanten, 18 Offizieren, 18 Fähnrichen, 14 Deckoffizieren und 818 Mann, darunter 60 Seesoldaten.

Das Gesamtgewicht, welches bei der Probefahrt vom Schiffe getragen wird, ist auf 4047 Tonnen bemessen.

4. Die Instandsetzungskosten des Linienschiffes „Massachusetts" werden auf 200 000 Dollars veranschlagt. Die Arbeiten werden $1^1/_2$ bis 2 Jahre in Anspruch nehmen.

5. Der neue Panzerkreuzer „St. Louis" hat bei den Probefahrten als höchste Leistung 22,34, als Mittel aus fünf Läufen 22,123 Knoten erzielt.

— Geschützwesen. 1. Aus Anlaß des Unglücks auf der „Kearsarge" sind verschärfte Bestimmungen für die Behandlung der Geschütze und Munition beim Schießen ergangen, besonders auch hinsichtlich der Bereitstellung der Munition bei den Geschützen. Es ist befohlen, daß Geschütze, welche bei Beendigung einer Schießübung noch geladen sind, wenn angängig, die Ladung noch verfeuern sollen; andernfalls soll verfahren werden, als wenn der Schuß versagt hat. Ferner sollen nach Abfeuern eines Schusses wenigstens 30 Sekunden verfließen, bevor der Verschluß gelöst werden darf.

2. Über die Schießübungen der atlantischen Flotte wird mitgeteilt, daß das Linienschiff „Missouri" mit 30,5 cm-Geschützen die besten Leistungen erzielt habe. Von 35 Schüssen — 17 aus dem vorderen und 18 aus dem hinteren Turm — soll keiner fehlgegangen sein. Die Scheibe maß 21 × 17 Fuß (6,4 × 5,2 m), war schwarz gemalt, hatte aber am oberen und unteren Rande je einen $2^1/_2$ Fuß (0,6 m) breiten weißen Streifen, so daß zwischen beiden die schwarze Scheibenfläche nur 12 Fuß (4 m) hoch war. Schüsse, welche die weißen Streifen trafen, rechneten nur halb, während die Treffer im Schwarzen voll gerechnet wurden. Von den vorgenannten 35 Schüssen trafen nur 5 ins Weiße (3 aus dem vorderen und 2 aus dem hinteren Turm). Der hintere Turm erzielte mit einer Serie von 10 Schuß 10 Volltreffer in weniger als 3 Minuten.

3. Dem Kongresse ist aus dem Marinedepartement eine Mitteilung zugegangen, welche die Erhöhung der Schießleistungen der Flotte in den letzten Jahren nachweist. Im Jahre 1898 wurde es noch als genügende Leistung angesehen, wenn ein 30,5 cm-Geschütz alle 5 Minuten, ein 15 cm-Geschütz alle 40 bis 90 Sekunden — je nach dem Modell — einen Schuß abgeben konnte. Dabei war die Scheibe 100 Fuß (30,5 m) lang und 25 Fuß (7,6 m) hoch, und der Durchschnitt der Treffergebnisse war gering. Neuerdings haben die schweren Turmgeschütze mit 3 Schuß 3 Treffer in der Minute erzielt, die 15 cm-Geschütze 13 Schuß mit 11,5 Treffern in der Minute. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den anderen Kalibern. So erreichten 5,7 cm-Kanonen, welche früher

Digitized by Google

eine Feuergeschwindigkeit von 5 Schuß in der Minute hatten, jetzt 25 Schuß und 22 Treffer in der Minute gegen eine Scheibe von 21 × 8 Fuß (6,4 × 2,4 m). Demnach ist die Feuergeschwindigkeit der schweren Turmgeschütze jetzt etwa 15mal so groß als früher bei erheblich gesteigerten Treffleistungen: 75 bis 90 Prozent gegen früher selten mehr als 40 Prozent auf eine Scheibe von dem siebenfachen Areal. Es würde zu weit führen, an dieser Stelle auf alle Einzelheiten des Berichtes einzugehen, welcher im „Army and Navy Register“ vom 12. Mai d. Js. veröffentlicht ist. Es sei daher nur noch erwähnt, daß man Schießübungen mit verringerter Ladung völlig aufgegeben hat und daß für den Schützen mit schweren Geschützen (20,3 bis 33 cm Kaliber) jährlich 9 Schuß Gefechtsmunition, für 15 cm 11 bis 12 Schuß ausgeworfen sind. Die Kosten an Munition für den einzelnen Schützen sind gegen früher nur um 20 Prozent gestiegen, die Steigerung der Gesamtkosten für die Schießübungen ist auf die größere Zahl der in Dienst befindlichen Schiffe und auf die daraus hervorgehende erhöhte Geschützzahl zurückzuführen. Endlich wird die Absicht erwähnt, in Zukunft in erweitertem Umfange nach englischem Vorbilde die Ergebnisse der jährlichen Schießübungen zu veröffentlichen, um das Interesse an diesem Dienstzweige innerhalb und außerhalb der Marine zu beleben.

— Unterwasserboote. Der Schiffbauer Lewis Nixon soll ein Unterwasserboot konstruiert haben, welches allen bisherigen überlegen ist und 21 Knoten laufen wird. Vermittels besonderer Vorrichtungen soll die Sehweite unter Wasser alle bisherigen Erfahrungen übertreffen, und man soll ferner auf 1 bis 2 Seemeilen das Herannahen von Torpedobooten oder anderen Fahrzeugen feststellen können. Außer der Torpedoarmierung soll das Boot auch Vorrichtungen zum Auslegen und Zerstören von Minen erhalten.

— Torpedowesen. Bei Torpedoversuchen zu Newport ist ein 51 cm-Turbinentorpedo verloren gegangen, dessen Wert 3000 Dollars beträgt.

— Verschiedenes. 1. Der Kohlendampfer „Abarenda“ soll zu Vergleichsversuchen mit Bekohlungseinrichtungen auf See verwendet werden, zu welchen die Apparate der Londoner Thames Iron Works und einer amerikanischen Firma, die Lidgerwood Coaling Gear, herangezogen werden. Der Apparat der englischen Firma soll eine Leistung von 60 Tonnen in der Stunde ermöglichen, während der amerikanische Erfinder nur 40 Tonnen garantiert. Der siegende Bewerber erhält einen Preis von 2500 Dollars; wenn aber kein Apparat den Ansprüchen des Marinedepartements genügt, so wird kein Preis gewährt. Die Versuche werden voraussichtlich im September dieses Jahres stattfinden.

2. In der Marine soll das Fingerabdruck-System zur Einführung gelangen, um bei Einstellungen und Kapitulationen die Mannschaften identifizieren zu können. Man will dadurch die „fraudulent enlistments“ verhindern, welche eine Hauptquelle der Desertionen sind und der Regierung viel Geld kosten, weil die Leute gewöhnlich bald nach ihrer Einkleidung davongehen. Es sollen zu diesem Zwecke im Bureau of Navigation zwei besondere Beamte angestellt werden, deren Gehalt, wie man berechnet hat, schon wieder eingebracht werden würde, wenn vermittels des erwähnten Systems nur 80 Fahnenflüchtige im Jahre wiederergriffen werden.

3. In „Army and Navy Journal“ vom 19. Mai d. Js. ist eine interessante Rede abgedruckt, welche der Abgeordnete Weeks, ein früherer Seeoffizier, im Kongreß gehalten hat und in welcher er die gegen die Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit des amerikanischen Seeoffizierkorps und gegen die Unparteilichkeit der Kriegsgerichte über Offiziere erhobenen Anklagen zurückweist. Von allgemeinem Interesse ist hieraus eine Zusammenstellung, aus welcher hervorgeht, daß seit dem Jahre 1865 in der Marine im ganzen 37 schwere Havarien an Schiffsmaterial infolge von Strandungen, Zusammenstößen usw. vorgekommen sind. Hiervon waren 22 Totalverluste, nämlich

Digitized by Google

in Orkanen und durch Flutwellen . . .	7,	
durch Strandung auf unbekannten Felsen .	6,	
= Kollisionen	2,	
= Explosionen	1	(„Maine" im Hafen von
= Feuer	1	Havanna).

In 17 von diesen Fällen traf die Führung keine Schuld. In den übrigen 5 Fällen sind die Kommandanten und teilweise auch die Navigationsoffiziere kriegsgerichtlich verurteilt worden, in einem Falle der Kommandant zur Dienstentlassung. — Von den in den letzten 20 Jahren abgehaltenen 130 Kriegsgerichten über Offiziere sind die Urteile in 92 Fällen bestätigt, in 29 gemildert und nur in 9 Fällen als zu milde aufgehoben worden. 21 Offiziere wurden mit Entlassung bestraft. Der Redner erkannte hierin eine entschiedene Verbesserung der Qualität des Offizierkorps, indem er ausführt, daß in den 20 voraufgegangenen Jahren (1866 bis 1886) 70 Offiziere aus verschiedenen Gründen mit Entlassung bestraft wurden, hiervon allein 57 in dem Zeitraume von 1866 bis 1876, von welchen weitaus die meisten die Marineakademie nicht besucht hatten, sondern aus den Freiwilligen des Bürgerkrieges hervorgegangen waren.

4. Gegen die Einrichtung von Olongapo als Hauptkriegshafen in den Philippinen wurde im Senat energischer Einspruch erhoben, besonders auf Grund eines Berichtes des letzten Kommandanten dieses Platzes, welcher das Terrain als unsicher für die aufzuführenden Bauten bezeichnet und ein Versanden des Hafens befürchtet. Trotzdem hat sich der General Board und der Admiral Dewey selbst für diesen Platz eingesetzt.

5. Der Präsident hat bestimmt, daß auf Schiffen, welche auf dem Potomac Mount Vernon, die Ruhestätte Washingtons, passieren, die Sicherheitswache präsentieren, der Hornist blasen und mit der Schiffsglocke geläutet werden soll.

6. Zu Olongapo wurden die alten spanischen Kanonenboote „Alba", „Mindanao" und „Malleno", welche in dem Gefecht bei Cavite genommen worden waren, für 6600 Dollars verkauft.

⚜

Japan. Bauprogramm. Nach der Zusammenstellung der fertigen und im Bau befindlichen Schiffe aller Marinen, welche die englische Admiralität alljährlich veröffentlicht, beabsichtigt Japan außer den schon bekannt gewordenen Neubauten im laufenden Jahre noch weitere 2 Linienschiffe, 1 Panzerkreuzer und 1 geschützten Kreuzer („Tone"-Typ) in Bau zu geben.

Der Bau der im Dezember 1905 und März 1906 in Kure vom Stapel gelaufenen Panzerkreuzer „Tsukuba" und „Ikoma" soll nach japanischen Zeitungsnachrichten derart gefördert werden, daß die Fertigstellung der „Tsukuba" noch im Laufe dieses Jahres, die der „Ikoma" im März oder April 1907 zu erwarten ist. Das würde, die Stapellegung in Ermangelung genauerer Nachrichten auf etwa Mitte 1904 bzw. Anfang 1905 angenommen, eine Bauzeit von 27 bis 30 Monaten bedeuten, gewiß eine anerkennenswerte Leistung, wenn man bedenkt, daß dies die ersten großen Kriegschiffe sind, die von japanischen Werften gebaut werden. Man darf gespannt sein, ob es gelingen wird, diese Termine innezuhalten. Die Armierung dieser beiden Schiffe wird im Gegensatz zu früheren Mitteilungen, durch welche ihnen die für einen Panzerkreuzer ungeheuere Bestückung von vier 30,5 cm- und sechs 25,4 cm-Geschützen zugeschrieben wurde, von „Nauticus 1906" auf Grund englischer und amerikanischer Pressenachrichten wie folgt angegeben: vier 30,5 cm, zwölf 15 cm-SK, zwölf 12 cm-SK., außerdem fünf Torpedolanzierrohre. Bei den folgenden Panzerkreuzern („Kurama", „Ibuki") sollen die 15 cm- durch acht 20 cm-Geschütze ersetzt werden.

Die in Yokosuka und Kure in Bau befindlichen beiden Linienschiffe „Satsuma" und „Aki" (19 400 Tonnen) sollen Turbinenmaschinen nach dem Muster der für die „Dreadnought" bestimmten erhalten.

Digitized by Google

— Schiffsbewegungen. Das 1. und 2. ständige Geschwader sollen am 24. Juni zu gemeinsamen Übungen in der Ise-Bucht zusammentreten, die ungefähr eine Woche dauern werden.

Die beiden neuen Linienschiffe „Katori" und „Kaschima" haben am 8. Juni von Portsmouth die Ausreise nach Japan angetreten. In der englischen Presse werden vereinzelt Stimmen laut, die angesichts der weitgehenden den Japanern zuteil gewordenen amtlichen und privaten Gastfreundschaft ihr Befremden darüber ausdrücken, daß die japanischen Schiffe während ihres Aufenthalts in englischen Häfen jedem Verkehr der Bevölkerung systematisch verschlossen geblieben sind.

— Hebung gesunkener Schiffe. Die „Mikasa", deren Hebung nach japanischen Quellen bereits im Januar erfolgreich beendet sein sollte, ist neueren Nachrichten zufolge noch immer nicht wieder flott geworden. Die Beschädigungen des Schiffes sollen sich als bedeutender herausgestellt haben, als man ursprünglich annahm, insbesondere scheinen durch die Gewalt der stattgehabten Explosionen die wasserdichten Schotten erheblich gelitten zu haben. Das Schiff ist immer tiefer in den Schlamm eingesunken, wodurch die Arbeiten der Taucher naturgemäß bedeutend erschwert werden.

Die Wracks der zur Sperrung des Hafeneingangs von Port Arthur versenkten Dampfer sowie einiger in Port Arthur und an vier anderen Punkten gesunkener Kriegsschiffe sind vom Marineministerium zum Verkauf ausgeschrieben. Bezüglich der Kriegsschiffe wird es sich wahrscheinlich um die in Port Arthur gesunkenen Kanonenboote, Torpedobootszerstörer und Transporter, deren Hebung bis jetzt nicht gemeldet worden ist, sowie um den „Korejetz" und einige an der koreanischen Küste gesunkene Schiffe handeln. Da die Marine mit ihren großen Erfahrungen auf diesem Gebiet die Hebung nicht selbst übernimmt, so ist wohl anzunehmen, daß hier nur Schiffe in Betracht kommen, deren spätere Verwendung für sie ausgeschlossen ist.

— Ausstattung der Werften. Zwei moderne Hellinganlagen mit elektrisch betriebenen Laufkranen für die Regierungswerften in Kure und Yokosuka sind nach „Schiffbau" von der Benrather Maschinenfabrik A. G., Benrath bei Düsseldorf, geliefert und befinden sich zur Zeit in Montage, nachdem das Material zu Ende vorigen Jahres nach Japan verschifft worden ist. Die erste Anlage hatte eine Länge von 125 m, war jedoch so eingerichtet, daß eine Verlängerung auf 150 m vorgenommen werden konnte, die zweite, im allgemeinen ähnlich der ersten ausgebaute hat jedoch von vornherein eine Länge von 150 m erhalten und ist auch in der Breite um 2 m vergrößert worden.

Auch eine Schleppversuchsstation wird Japan demnächst erhalten; hier ist es jedoch die Privatindustrie, welche bahnbrechend vorgeht, indem die Mitsu-Bischi-Werft in Nagasaki, die bedeutendste und leistungsfähigste Privatwerft Japans, eine derartige Anlage in England in Bestellung gegeben hat.

— Treibende Minen. Der Transporter „Toyotomi Maru" ist am 17. Juni in der Nähe der koreanischen Küste durch eine treibende Mine zum Sinken gebracht worden, wobei 50 Personen der Besatzung den Tod fanden.

— Handelsmarine. Aus Tokio wird gemeldet, daß die Nippon Yusen Kaischa ihren regelmäßigen Dienst auf eine Linie über Hongkong nach Siam sowie nach Niederländisch-Indien auszudehnen beabsichtigt.

Die Unterhandlungen zwischen der Toyo Kisen Kaischa und der amerikanischen Pacific Mail Steamship Co. wegen Ankaufs der fünf großen Dampfer der letzteren haben sich zerschlagen, anscheinend, weil es der japanischen Gesellschaft nicht gelungen ist, die erforderlichen Mittel aufzubringen. Sie hat infolgedessen ihre neue Linie nach Südamerika mit einem gecharterten englischen Dampfer eröffnet.

Digitized by Google

Italien. Schiffsbewegungen. Das aktive Mittelmeergeschwader (1. Division: „Regina Margherita", „Benedetto Brin", „Amm. di St. Bon", „Emanuele Filiberto" und „Coatit"; 2. Division: „Garibaldi", „Carlo Alberto", „Franc. Ferruccio" und „Agordat") war in der ersten Hälfte des Monats Mai in den sizilianischen Gewässern zusammengezogen, ging dann nach Sardinien, ferner nach Porto Ferrajo, Spezia und Porto Stefano. Seit Mitte Juni liegt das Geschwader vor Civitavecchia und wird am 22. nach Gaeta in See gehen. Einzelne Schiffe waren zeitweise vom Verbande detachiert, größere Übungen haben nicht stattgefunden.

Das Reservegeschwader („Dandolo", „Re Umberto", „Rugg. di Lauria", „Morosini" und „Caprera") war ebenfalls in den ersten Tagen des Monats Mai vor Palermo und ging Mitte Mai nach Brindisi. Hier war ein größeres Torpedobootsmanöver gegen das Geschwader, zu dem die im Adriatischen Meer stationierten Torpedoboote herangezogen waren. Es handelte sich in der Hauptsache um die Absperrung der Straße von Otranto. Das Geschwader ging dann am 20. Mai von Brindisi nach Bari, Ancona und traf am 5. Juni in Venedig ein. „Re Umberto", der wegen seines Tiefgangs nicht einlaufen kann, ankerte auf Reede. Am 22. Juni wird das Geschwader wegen der Anwesenheit des Königs in Ancona wieder vor diesem Hafen liegen.

— Personal. Der Marineminister Mirabello ist auch unter dem Giolitti-Ministerium im Amte verblieben. Der Chef des Reservegeschwaders, Kontreadmiral Aubry, hat am 12. Juni die Geschäfte des Unterstaatssekretärs der Marine übernommen; sein Vorgänger, Kontreadmiral Bianco, ist zum Marinekommandanten von Maddalena ernannt worden. Der bisherige Kommandant von Maddalena, Kontreadmiral Viotti, hat am 12. Juni seine Flagge auf „Dandolo" gehißt und die Führung des Reservegeschwaders übernommen. Der Wechsel des Divisionschefs der ozeanischen Division hat gleichfalls stattgefunden; der neue Divisionschef ist Kontreadmiral Cali.

— Material. Von den in Neapel und Genua in Bau befindlichen Hochseetorpedobooten ist am 8. Mai „Orsa", am 12. Mai „Cigno" und am 2. Juni „Pallade" von Stapel gelaufen. In Venedig wurde am 12. Juni das Schwesterboot des „Glauco", „Squalo" zu Wasser gelassen. Die Reparaturen von „Franc. Ferruccio" und „Garibaldi" sind Anfang Juni beendigt worden, so daß die Schiffe ihren Dienst wieder aufnehmen konnten. Der Stapellauf von „Roma" in Spezia soll mit großer Feierlichkeit in Anwesenheit des Königs im Herbst stattfinden. Man erwartet, bei dieser Gelegenheit ein französisches und ein englisches Geschwader vor Spezia zu sehen. Die alten Fahrzeuge „San Martino" und „Ancona" sind für 216 000 bzw. 226 000 Lire verkauft worden.

— Organisation. Anfang Mai hat der Marineminister der Deputiertenkammer einen Gesetzentwurf über eine Neuregelung der Beförderungsverhältnisse im Maschinen-ingenieurkorps vorgelegt. Den Anlaß zu der Vorlage gaben verschiedene Mißstände, daß nach den bisherigen Bestimmungen z. B. die Maschinisten erst mit 32 Jahren zum Maschinisten 1. Klasse und mit 42 Jahren zum Maschinenunteringenieur ernannt werden konnten. Der Minister spricht sich ausführlich darüber aus, daß es seiner Ansicht nach unmöglich sei, aus einer Vermischung des Seeoffizier- und Ingenieurkorps Vorteile zu ziehen. Die Eigenart des Dienstes in der Maschine erfordere ein Personal, das von Anfang an eine eingehende, rationelle Ausbildung in seinem Spezialberufe genieße. Sein Vorschlag geht dahin, die Maschinenoffiziere lediglich aus den Unteroffizieren, die aus der Maschinistenschule in Venedig hervorgehen, zu ergänzen. Ferner will er durch Einrichtung eines besonderen Kurses die Möglichkeit schaffen, daß die tüchtigsten Elemente schneller in der Beförderung vorwärts kommen. Die Beförderung nach Wahl soll in höherem Maße als bisher zur Anwendung gelangen. Die Maschinisten, welche aus irgend einem Grunde nicht zum Maschinenoffizier befördert werden können, werden nach der Anciennetät befördert. Eine Beförderung von Feuermeistern zu Maschinenoffizieren soll

Digitized by Google

überhaupt nicht mehr stattfinden. Die Feuermeister sollen wie die übrigen Deckoffiziere zu Offizieren des Corpo reale equipaggi befördert werden und auf den Werften Verwendung finden. Die Beförderung zum Maschinisten 3. Klasse soll dann in Zukunft nach Ausfall der Konkurrenzprüfung der Maschinistenschule in Venedig erfolgen, zum Maschinisten 2. und 1. Klasse, die bisher nur nach der Anciennetät stattfand, zu $^3/_4$ nach Ausfall der Prüfung, zu $^1/_4$ nach der Anciennetät. Die Beförderung zum Unteringenieur erfolgt zu $^3/_4$ nach Wahl, $^1/_4$ nach Anciennetät, zum Maschineningenieur zu $^2/_3$ nach Wahl, $^1/_3$ nach Anciennetät, zum Maschinenoberingenieur zu $^1/_2$ nach Wahl, $^1/_2$ nach Anciennetät. Die Beförderung zu den höheren Stellen geschieht nur nach Wahl.

Der Ministerrat hat die vom Marineminister vorgelegten Projekte über die Organisation des Admiralsrates, über das Unteroffizierkorps des Corpo reale equipaggi, über den Verkauf von Schiffen und über die Art und Weise des Vergebens der Kohlen- und Lebensmittellieferungen gebilligt.

— Untersuchungskommission. Die ursprünglich auf den 30. Mai angesetzte Diskussion über die Berichte der Untersuchungskommission hat noch nicht stattgefunden. Anfang Juni hat jedoch der Abgeordnete Morin dem Präsidenten des Ministerrates und dem Marineminister mitteilen lassen, daß er eine Interpellation über die Absichten der Regierung bezüglich der aufgedeckten Mißstände und der Vorschläge der Kommission vorhabe. Der Marineminister hat im Laufe des Monats mehrere Konferenzen mit dem Präsidenten der Untersuchungskommission abgehalten.

Rußland. Die fertige Flotte. Die für die Ausbildung der Seekadetten bestimmten Schiffe („Sslawa", „Zessarewitsch" und „Bogatyr") beginnen Mitte Juni ihre Fahrten.

Die Lehrabteilung des Kadettenkorps, die Schulschiffe „General-Admiral", „Knjas Pojarski", „Rynda", „Woin" und „Morjak" sowie der als Flaggschiff dieser Abteilung dienende „Admiral Kornilow" haben am 9. Juni mit den Übungsfahrten begonnen. Das Schulschiff „Gerzog Edinburgski" ist am 6. von der Auslandsreise zurückgekehrt.

— Personal. Der älteste Jahrgang der Kadetten des Marinekadettenkorps und der Zöglinge der Nikolai-Ingenieurschule wird nach Beendigung der praktischen und theoretischen Vorbildung zu Seekadetten bzw. zu Ingenieur- oder zu Schiffbau-Seekadetten ernannt. Nach erfolgter Vereidigung wird auf den Schulschiffen eine 4monatige Fahrt in den inländischen, eine 8monatige in den ausländischen Gewässern unternommen, nach deren Beendigung die Seekadetten eine praktische Prüfung ablegen und bei Bestehen der letzteren befördert werden, und zwar: die Seekadetten zu Mitschmans, die Ingenieur-Seekadetten zu Podporutschiks (Unterleutnants) des Maschineningenieurkorps und die Schiffbau-Seekadetten zu Schiffbaugehilfen. Die Seekadetten erhalten ein monatliches Gehalt von 30 Rubel (64,80 Mark), dazu eine Seefahrzulage von 30 Rubel im Inland und eine solche von 37,5 Rubel (81 Mark) im Ausland.

Auf der Nikolai-Marineakademie werden in Zukunft Spezialkurse für Admiralstabsoffiziere abgehalten werden; ein Teil der Ausbildung wird nach französischem Muster an Bord eines Schulschiffes stattfinden.

Die Stelle des Chefs des Marinehauptstabes bleibt nach Abgang des Admirals Rojestwenski vorläufig unbesetzt, bis die Neuorganisation des Generalstabes der Marine durchgeführt ist. Die Geschäfte führt vorläufig der Kontreadmiral Wirenius.

Die zahlreichen Admirale und Seeoffiziere, die im Bereich des Verkehrswesens

Digitized by Google

Stellungen innehaben, sollen, falls sie nicht freiwillig in den Zivildienst übertreten, in Zukunft verabschiedet werden.

Admiral Nebogatow und die vier Kommandanten (bzw. stellvertretenden Kommandanten) der den Japanern übergebenen Schiffe sind nach beendeter Untersuchung ebenso wie die Offiziere des „Bjädowy" einschließlich des Admirals Rojestwenski dem Gericht übergeben. Auf dem ihnen zur Last gelegten Vergehen steht die Todesstrafe.

— Schiffbau. Auf der Neuen Admiralitätswerft sind im Bau: Kanonenboot „Giljak", bald zum Stapellauf bereit. Abmessungen: Länge 65 m, Breite 11 m, Tiefgang 2,1 m; Deplacement 872 Tonnen; 800 indizierte Pferdestärken; Geschwindigkeit 12 Seemeilen. — „Bajan", Bau noch sehr wenig fortgeschritten; Abmessungen wie „Admiral Makarow" (vgl. Aprilheft S. 510). — „Pallada", Bau bereits weiter fortgeschritten, obgleich später begonnen; Abmessungen wie vor.

Auf der Baltischen Werft ist klar zum Ablaufen der Minendampfer „Jenissei" (begonnen 28. Mai 1905), von etwa 3000 Tonnen, 91,4 m Länge, 14 m Breite und 4,5 m Tiefgang. Er wird nach „Kotlin" 360 Minen an Bord fähren, erhält ein Panzerdeck von 25,4 mm, zwei 12 cm- und acht 7,5 cm-SK. — Daselbst ist ferner im Bau „Imperator Pawel Perwy", der etwa zur Hälfte fertig ist. Nach „Kotlin" erhält er vier 30,5 cm- und acht 20,3 cm-Geschütze als Hauptarmierung (nicht zwölf 20,3 cm-).

Dem „Pjotr Weliki" (1872) ist der Kasemattpanzer abgenommen; er erhält eine neue Armierung von vier 20,3 cm- und zwölf 15 cm-Geschützen sowie eine zahlreiche Kleinartillerie.

Auf der Galeereninsel-Werft wird an „Andrei Perwosswanny" gearbeitet, dessen Bau noch weit zurück ist.

Nach „Kotlin" soll „Oleg" in der Wasserlinie einen 76 mm starken Panzer erhalten, wofür die gesamte leichte Artillerie und die Kofferdämme entfernt werden sollen. Die Armierung würde dann aus zwölf 15 cm-SK. bestehen.

Von den in Bau befindlichen Linienschiffen wird nicht mehr wie früher ein jedes Admiralsräume erhalten, vielmehr werden solche immer nur auf einem Schiff jedes Geschwaders eingebaut. Dadurch hofft man die Aufbauten zu verringern.

Die auf der Germania-Werft im Bau befindlichen drei russischen Unterseeboote sollen in nächster Zeit mit Probefahrten beginnen. Die Länge wird 43 m betragen. Die Boote erhalten Petroleummotoren; Geschwindigkeit über Wasser 11 Seemeilen, unter Wasser 9 Seemeilen.

Auf dem in Toulon von Stapel gelaufenen Panzerkreuzer „Admiral Makarow" wurden am 16. Juni zur Prüfung des wasserdichten Maschinenlängsschottes 800 Tonnen Wasser in den Backbordmaschinenraum gelassen. Um das Schiff gerade zu halten, hatte man eine Anzahl der Steuerbordräume ebenfalls mit Wasser gefüllt. Als das Wasser im Maschinenraum bis etwa 2 m unter dem Panzerdeck stand, brach das Schott, und das Schiff legte sich infolge des Überströmens des Wassers in den Steuerbordmaschinenraum schnell stark nach Steuerbord über, wobei einige Arbeiter verletzt wurden. Mittels der elektrischen Pumpen der Werft und eines Pumpendampfers gelang es, das Schiff nach Verlauf einiger Stunden wieder aufzurichten.

— Handelsflotte. Die Freiwillige Flotte hat einen direkten Personen- und Frachtverkehr von Libau nach New York mit den Dampfern „Smolensk", „Petersburg" und „Ssaratow" eröffnet. „Smolensk" soll als erstes Schiff am 11. Juli die Fahrt nach New York antreten.

— Kohlenversorgung. Der Marineminister ist bestrebt, für die Kohlenversorgung der russischen Ostsee-Flotte russische Kohle statt der englischen heranzuziehen; Vergleichsversuche finden zur Zeit statt. Die Einführung der russischen Kohle kommt jedoch erst in Betracht, wenn die Fracht von den donischen Kohlenlagern nach den Ostseehäfen eine billigere wird.

Digitized by Google

— Verschiedenes. Auf den Schiffen im Auslande wird in Zukunft ein „Wirtschaftskomitee“ aus drei Personen im Offiziersrang gebildet, welches den Einkauf des Materials und der Vorräte besorgt, dem ferner das Öffnen, Bestätigen und Bezahlen der Rechnungen obliegen wird.

⚜

Österreich-Ungarn. Die Flotte im Bau. Der auf dem Triester Stabilimento tecnico nach dem Vorbild von Yarrows „Hussar“ gebaute Torpedobootszerstörer „Ulan“ hat bei den Probefahrten seine kontraktliche Geschwindigkeit um 1,2 Seemeilen überschritten, indem er ohne Schwierigkeit 29,2 Seemeilen in der Stunde lief. Der zweite Zerstörer gleichen Typs „Streiter“ ist am 16. Juni in Triest von Stapel gelaufen. Das nach den Plänen von „Kaiman“ in Triest gebaute Hochseetorpedoboot „Anaconda“ wird demnächst von der Marineverwaltung übernommen, die Probefahrten haben bereits begonnen.

Auf S. M. S. „Erzherzog Friedrich“ ist im vergangenen Monat die Torpedoarmierung eingeschossen worden.

— Die fertige Flotte. Die verstärkte Eskadre hat am 15. Juni ihre Übungen begonnen. Den Oberbefehl führt Kontreadmiral Ritter v. Jedina. Die einzelnen Verbände sind die 1. und 2. Linienschiffsdivision und das 3. Geschwader: A. Kreuzergruppe und die B. Torpedobootsflottille. 1. Division: „Habsburg“, „Arpad“, „Babenberg“, „Erzherzog Karl“, Kreuzer „Zenta“; 2. Division: „Monarch“, „Wien“, „Budapest“, Kreuzer „Aspern“; A. Kreuzergruppe: Panzerkreuzer „St. Georg“, „Kaiser Karl VI.“, kleiner Kreuzer „Kaiserin Elisabeth“; B. Torpedobootsflottille: Führerschiff kleiner Kreuzer „Szigetvar“, Torpedofahrzeuge „Trabant“, „Komet“, „Hussar“ und 9 Torpedoboote. Die 2. Division befehligt Kontreadmiral Haus, das 3. Geschwader Kontreadmiral v. Ziegler. Die Verbände sammelten in Fasana, die Torpedobootsflottille begab sich am 16. mit der Kreuzergruppe nach Sebenico. Die übrigen Divisionen gehen, sobald die neu in Dienst gestellten Schiffe fertig sind, ebenfalls nach den süddalmatinischen Gewässern.

— Marinebudget. Der außerordentliche Kredit für das Jahr 1906 erfordert 26,3 Millionen Kronen. Hiervon kommen 8 820 000 Kronen auf die Neubauten des Torpedomaterials, 6 970 000 Kronen auf Schiffsneubauten, 5 400 000 Kronen auf Geschützmaterial, 2 110 000 Kronen auf Munition, 2 000 000 Kronen auf Hafenbauten im Polaer Gebiet und 1 000 000 Kronen auf Unterseeboote. Im Jahre 1904 waren als Extraordinarium im ganzen 120 956 000 Kronen verlangt worden, von denen 1904 12 500 000 Kronen und 1905 62 676 000 Kronen bewilligt wurden, so daß also nach Bewilligung des diesjährigen außerordentlichen Marinekredits für 1906 noch 19 480 000 Kronen übrig bleiben.

In den Sitzungen des Marineausschusses gab der Marinekommandant Graf Montecuccoli auf eine Anfrage hin Aufklärungen über die Erfahrungen des japanisch-russischen Krieges und die in Österreich-Ungarn beabsichtigten Schiffstypen. Bezüglich der Unterseeboote äußerte er, daß die Marineverwaltung sich vorläufig nur mit dem Studium der verschiedenen Typen beschäftige. Auf die Frage nach dem geltenden Flottenplane erklärte er sich bereit, in der nächsten Session dem Ausschusse einen Flottenplan zu unterbreiten.

⚜

Dänemark. Neues Schwimmdock. Die Firma Burmeister & Wain in Kopenhagen hat mit der Anlage eines neuen Schwimmdocks in Kopenhagen begonnen, wobei ihr seitens der Forenede Dampskibsselskab und der Ostasiatiske Kompagni Geld-

Digitized by Google

mittel zur Verfügung gestellt worden sind, nachdem der Staat zu diesem Zwecke keine Mittel bewilligt hatte. Das Dock wird zwischen Refshaleö und dem königlichen Flottenlager, wo sich eine kleine Einfahrt vom Sunde aus befindet, angelegt werden. Diese Einfahrt wird zur Zeit auf 40 Fuß ausgebaggert, das Bassin wird somit an das südliche Ende des Etablissements der genannten Firma stoßen. Das Dock selbst ist 600 Fuß lang, 100 Fuß breit, 40 Fuß tief und kann Schiffe bis zu 11 500 Tonnen heben. Die Fertigstellung wird zum Herbst dieses Jahres erwartet.

⚜

Schweden. Flottenstation. Die schwedische Regierung beabsichtigt, in Sundsvall die Vindskärs-Werft anzukaufen und dort ein Trockendock für die Flotte anzulegen.

— Gemeinsame Übungen der Armee und Marine. In der Zeit vom 9. bis 14. Juli d. Js. werden gleichzeitig mit den Feldübungen des Generalstabes der Armee Übungen für Offiziere der Marine stattfinden, deren Leitung der Chef des Küstengeschwaders gemeinsam mit dem Generalstabe übernimmt.

— Panzerkreuzer „Fylgia" wird voraussichtlich im Frühjahr 1907 fertig, so daß er dann die erste Fahrt mit den Kadetten antreten kann.

— Neue Bezeichnungen für Torpedoboote. Die Torpedoboote Nr. 9 und 11 erhalten vom 1. Juli ab die Namen „Gondul" bzw. „Gudor", die Boote Nr. 5 und 7 die Nrn. 2 bzw. 4 und die im Bau befindlichen Boote Nr. 87, 89, 91, 93 und 95 die Nrn. 5, 6, 7, 8 und 9.

— Personalnachrichten. Der neu ernannte Ministerpräsident von Schweden, Lindman, hat von 1882 bis 1892 als Offizier in der Marine gedient. Im Jahre 1905 war er Chef des See-Verteidigungsdepartements (Marineminister).

Der neue Marineminister Dyrssen wurde 1904 Kontreadmiral. Seit Herbst 1904 war er Inspekteur der Flottenübungen zur See und als solcher 1905 Chef des Küstengeschwaders.

Zum Chef des Küstengeschwaders ist der Kontreadmiral C. O. Olsen ernannt worden.

— Übungen der Kadetten-Schulschiffe. Für die Ausbildung der Kadetten sind zwei See-Kriegsschulabteilungen gebildet worden. Die erste Abteilung besteht aus dem Küstenpanzerschiff „Dristigheten" (für „Freya") und der Korvette „Saga" unter dem Chef der See-Kriegsschule. Auf diesen Schiffen sind die 1., 2., 3. und 6. Klasse der Schule eingeschifft. Die Übungsfahrten dieser Abteilung erstrecken sich auf die Ost- und Nordsee. Anfang Juli findet ein Wechsel der Kadetten statt. Mitte September wird die Abteilung aufgelöst. Die Kadetten der 4. und 5. Klasse sind auf den Kanonenbooten „Skuld" und „Edda" eingeschifft, welche mit dem Torpedoboot 7 die zweite See-Kriegsschulabteilung bilden; diese Boote kreuzen bis Anfang Juli in der Ostsee, dann werden die Kadetten auf den Küstenpanzerschiffen „Oden" und „Niord" eingeschifft und machen die Übungen des Küstengeschwaders mit.

— Auflösung der Torpedo-Schulabteilung. Am 20. Juni ist die Torpedo-Schulabteilung aufgelöst worden.

⚜

Norwegen. Probefahrten. Die im vorigen Hefte erwähnten Probefahrten der Torpedoboote „Jo" und „Grib" haben bei einer Belastung von 70,5 bzw. 64,28 Tonnen stattgefunden; die Maschinen entwickelten 1073 bzw. 1138 indizierte Pferdekräfte, wobei eine Geschwindigkeit von 22,34 bzw. 23,39 Knoten erzielt wurde. Von den

Digitized by Google

zuletzt erbauten Booten unterscheiden sie sich dadurch, daß der Steuerturm in Fortfall gekommen ist und der Kommandant und Rudersgast hinter Schutzschilden stehen.

— Neubauten. Der Karl Johanns-Werft in Horten ist der Bau des für 1906 bewilligten Torpedobootszerstörers übertragen worden. Als Muster für denselben dienen die englischen River-Boote und der neueste amerikanische Typ der Dekatur-Klasse. Die Kosten sind auf 1 450 000 Kronen veranschlagt. Deplacement mit voller Ausrüstung 550 Tonnen, größte Länge 69,15 m, größte Breite 7,22 m, indizierte Pferdestärken 7500, Geschwindigkeit 27 Knoten, Kohlenfassungsvermögen 95 Tonnen, Besatzung 71 Mann. Die Bestückung soll aus sechs 7,6 cm-SK., die Torpedoarmierung aus drei Decks-Lanzierrohren von 5 m Länge neuester Konstruktion und größten Typs von Whitehead bestehen. Das Fahrzeug erhält vier Wasserrohrkessel, zwei Schrauben, zwei 4zylindrige Dreifach-Expansionsmaschinen, Einrichtung für Funkentelegraphie, 28 wasserdichte Schotten, eine hohe Back, zwei Masten und vier Schornsteine.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Nauticus 1906, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen.*)

Zwei Jahrzehnte sind ein knapper Zeitraum in der Entwicklung einer Marine, die nicht zu den kleinsten zählt; überblickt man diesen Flügelschlag der Zeit, denkt man zurück an die Anschauungen und Lehrmeinungen, die um die Mitte der 80er Jahre in der deutschen Marine galten und herrschten, und vergleicht im Geiste damit, was der neueste Nauticus bietet, dann kann man Zutrauen auf die Zukunft, sogar für kommende schwere Zeiten, gewinnen. Überall auf jedem Gebiet menschlichen Schaffens und Denkens gilt eben das Wort des Apostels Paulus: „Der Buchstabe tötet, der Geist aber macht lebendig". Damals herrschte das Schema in der Marinetechnik, in der Ausbildung, in den seetaktischen „Grundsätzen", die eigentlich nur seltsame, oft hübsch aussehende Kunststückchen waren. Austausch der Ansichten in Fachzeitschriften, über die schon damals zahlreichen Fragen des Seekriegswesens, die verständiger Lösung harrten, war verpönt. Den jüngeren Seeoffizieren fehlte es an gehöriger Anregung, weil es kein Marine-Fachblatt gab; die Winterarbeiten fielen zuweilen geradezu naiv aus, weil die maritime Literatur, hauptsächlich die deutsche, nur ungenügenden Lehrstoff lieferte. So war auch der Strebsame, Wissensdurstige hauptsächlich auf die Weisheit seines Vortragshefts angewiesen; hatte er in dem Fach, dem er sich näher widmen wollte, einen tüchtigen Lehrer gehabt, dann ging es noch. Aber unter den Lehrern klammerte sich auch gar mancher an den Buchstaben — des Vortragsheftes seines Vorgängers in Ermangelung besseren Lehrstoffes —, und so vererbten sich manche veralteten Lehren auf die Nachkommen. Genug, das Nutrimentum spiritus war tatsächlich stark vernachlässigt; allerdings darf die damals geringe geistige Arbeitsleistung in der Marine damit entschuldigt werden, daß ein verhältnismäßig großer Teil der Seeoffiziere in sehr anstrengendem Auslandsdienst fast über die Kräfte der einzelnen tätig war. Andere Zeiten — andere Bedürfnisse: Der junge Offizier von heutzutage (und zur vorwärtsstrebenden Jugend wird sich wohl mindestens ein jeder rechnen, der das Schwabenalter noch nicht erreicht hat) braucht nur zuzugreifen, er findet geistige Nahrung in Hülle und Fülle auf jedem Zweiggebiete des Seekriegswesens, aus der er Anregung schöpfen kann, aus der er sich kritisch prüfend in irgend eine besondere Frage hineinarbeiten und schließlich zu einem eigenen, selbständigen Urteil gelangen kann.

Schon vor einem Jahre wurde hier ausgeführt („Marine-Rundschau" 1905, Teil II, Seite 1098), daß auf allen Gebieten menschlicher Tätigkeit, wo es sich nicht gerade um Steineklopfen oder Kohlentrimmen handelt, heutzutage mehr denn je das Sprüchlein gilt: „savoir c'est pouvoir" — nur gründliches Wissen und sicheres Beherrschen des Faches führt zu erfolgreichen Fortschritten. Zweifellos spielt ja auch das ethische Moment im Kriege eine sehr gewichtige Rolle, das zeigten erst kürzlich die Japaner; die wunderbare Tapferkeit dieser durchaus nicht fatalistisch, sondern sehr frei und nüchtern denkenden Anhänger eines abgeklärten Buddhismus steht den besten europäischen Leistungen würdig zur Seite. Nicht allein der militärische Drill, sondern die offenbar vorzügliche Erziehung der gesamten japanischen Jugend zu den höchsten vaterländischen Tugenden, ihre körperliche und geistige Frische und Regsamkeit, verbunden mit stark ausgeprägtem Ehrgeiz hat die überraschenden Erfolge der Japaner vorbereitet. An und für sich ein edles, kriegerisches Volk, hat es aber auch verstanden, die Errungen-

*) Achter Jahrgang. Mit 18 Tafeln, 60 Skizzen und 1 Kartenbeilage. Berlin, Königliche Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn. — Preis M. 5,60, in Leinwand M. 7,—.

Digitized by Google

schaften europäischer Technik sich besser dienstbar zu machen als die Russen, in deren Volkscharakter neben manchen schätzenswerten Eigenschaften doch eine ausgeprägt slavische Oberflächlichkeit und Gleichgültigkeit gegen die Erfahrungen und Erfolge anderer Völker und anderer Zeiten immer wieder anzutreffen ist. Gerade dieser Seekrieg lehrt, daß heutzutage tatsächlich Halbheit das schlimmste Übel ist und daß Erfolge dem zufallen müssen, der neben dem festesten Willen auch den besten Verstand, die gründlichste Sachkunde mit auf den Kampfplatz bringt.

Der neueste, prächtige Nauticus-Band beweist eindringlich und klar, daß es auch für den tüchtigsten Fachmann heutzutage unmöglich ist, ohne ein derartiges Jahrbuch auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit zu bleiben. Denn der neue Jahrgang ist eine überaus glückliche Ergänzung seiner Vorgänger: er führt wichtige Fragen des Seewesens, die erst im vorigen Jahre frisch aus den Kriegserfahrungen aufgetaucht sind, zur weiteren Klärung und er behandelt Gebiete, die bisher überhaupt noch nicht im Nauticus behandelt wurden, z. B. die treffliche seetaktische Abhandlung. Wie sich das Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen entwickelt, jeder Band durchdachter, gründlicher und reicher an wissenswertem Stoff als der vorherige, so liefert es ein vorzügliches Bild für die geistige Schaffenstätigkeit in der deutschen Marine im letzten Jahrzehnt. Wer rechten Nutzen von diesem Jahrbuch haben will, tut gut, die ganze Reihe, mindestens die fünf letzten Bände auf dem Arbeitstisch zu stetem Gebrauch bereitzustellen, denn sie ergänzen sich gegenseitig in sehr geschickter Anordnung. Man kann ohne jede Übertreibung sagen, das Nauticus-Jahrbuch ist das unentbehrlichste Handbuch für jeden strebsamen Seeoffizier geworden, der den Ehrgeiz hat, stets mit seiner Fachkunde auf der Höhe der Zeitforderung zu bleiben und der soviel Liebe zu seinem Berufe hat, daß er die Pflicht fühlt, selbständig zu seinem Teile und nach seinen Fähigkeiten an der Vervollkommnung der Kriegstüchtigkeit der Flotte mitzuwirken. Wie Friedrich der Große mit seinem kleinen Heer gegen starke Übermacht Großes leistete, weil er in der Ausbildung seiner Truppen und in der wissenschaftlichen Methode seiner Kriegführung seinen Gegnern weit überlegen war, so liegt auch bei uns alles Heil und jede Aussicht auf Erfolg darin, die denkbar beste Ausbildung und Vorbereitung für den Krieg anzustreben. Darüber bestehen wohl nirgends Zweifel, aber daß strenge fachwissenschaftliche Arbeit, also insbesondere das gewissenhafte Studium der Nauticus-Schriften, zur Befruchtung eigner geistiger Tätigkeit auf allen Gebieten des Seekriegswesens heutzutage unentbehrlich sind, darüber herrscht durchaus nicht überall genügende Klarheit. Es ist auch nicht zuviel gefordert, neben dem täglichen Bedarf, den die „Marine-Rundschau“ liefert, alljährlich noch einen Nauticus-Band mit Eifer und Verständnis zum eigenen Nutzen durchzustudieren; davon wird noch keiner zum überstudierten Theoretiker werden. Man muß dabei aber alles, was Nauticus bringt, richtig auffassen; der Nauticus ist kein Nürnberger Trichter, der anderen seine eigene Meinung aufprägen will; sein Hauptzweck ist der, Tatsächliches zu berichten, reiches Material beizubringen über alle schwebenden, in der Entwicklung begriffenen maritimen Fragen und vor allem, die denkenden Leser anzuregen, die ausgesprochenen Ansichten und Urteile kritisch zu prüfen und, wo nötig, sie selbsttätig umzuformen, der Vollkommenheit näher zu bringen. Alles Menschenwerk ist und bleibt Stückwerk; wie aber auch ein mittelmäßiger Schachspieler durch einen guten Spieler zu höherer eigener Leistungsfähigkeit angespornt wird, so wird es die Hauptleistung des Nauticus sein, den Geist seiner Leser lebendig zu machen. Die Zeiten sind vorbei, wo es für die Schlagfertigkeit der Marine genügte, wenn nur jeder genau nach Schema und Dienstinstruktion sein Pensum pflichtgemäß abarbeitete; heute kann der jüngste Leutnant in Lagen kommen, wo die genauesten technischen Einzelkenntnisse oder auch volles Verständnis für die moderne Seekriegführung von ihm verlangt werden. Der Wettkampf der Seemächte in der technischen und kriegsgemäßen Entwicklung der Flotten ist zudem heutzutage so groß, daß nur diejenige Marine einen Vorsprung vor anderen erreichen und innehalten kann, in der jedes Glied des großen Ganzen, das den

Digitized by Google

Betrieb einer Seekriegswehr ausmacht, mit äußerster Anspannung aller geistigen und körperlichen Kraft zu seinem Teile an der Vervollkommnung der Waffen und ihres Gebrauchs mitarbeitet. Und darin liegt die hohe, geradezu organisatorische, schöpferische Bedeutung des Nauticus-Jahrbuchs, daß es mehr und mehr zum besten Hilfsmittel für diese vorgenannte große Aufgabe emporwächst.

Der I. Teil, „Politisch-Militärisches", des neuen Nauticus ist wieder der Kern- und Glanzpunkt des ganzen Werks. Der erste Aufsatz gibt eine zweckmäßige gedrängte Jahresübersicht der politischen Ereignisse von 1905; er ist für Leser, die nicht Zeit und Ruhe haben, alle politischen Fäden aus der oft unzuverlässigen Tagespresse, wo vieles widerspruchsvoll und verworren dargestellt wird, klar zu erkennen und zu verfolgen. Japans Eintritt unter die Großmächte war das schwerwiegendste Ereignis; dort strebt ersichtlich ein ganzes, selbstbewußtes Volk einheitlich nach außen dem großen Ziele zu: die Vormacht in Ostasien zu werden, zunächst durch die jetzt beliebte „friedliche Durchdringung" mit sanfter Gewalt und ohne Aufsehen China dem eigenen Einfluß zu unterwerfen. Der Vertrag mit England (den Nauticus eingehend beleuchtet) gibt Japan sogar die Pflicht, auch Indien landwärts zu sichern; ob damit freilich die schon längst unzufriedenen Inder fester an England gekittet werden, bleibt abzuwarten. Vorläufig sind Frankreich und Nordamerika berechtigt, sich größere Sorgen wegen Indochina und der Philippinen zu machen; denn diese Gebiete sind für das japanische Ausbreitungsbedürfnis immerhin wertvolle Stücke. Auch für Deutschland werden die Folgen der Machtverschiebung in Ostasien insofern schon fühlbar, als der Absatz der deutschen Industrie in China bereits zurückgeht. Nauticus sagt also mit Recht: „Ohne Zweifel steht für die seefahrenden europäischen Nationen bei weiterer Entwicklung Ostasiens dort mehr auf dem Spiele, als sie bei ihren Streitigkeiten untereinander zu gewinnen vermöchten!" Die Marokkokonferenz wird von Nauticus als bleibender Erfolg der deutschen Diplomatie angesehen; das stimmt wohl auch, soweit es sich um internationale Rechtsfragen dabei handelt. Aber für ihr seepolitisches Schachspiel in den europäischen Gewässern wird den Franzosen ein afrikanisches Gibraltar, sei es in Tanger, sei es in Ceuta, immer unentbehrlicher werden, weil die algerischen Häfen nur wenig geeignete Flottenstützpunkte sind. Darum wird es der künftig vereinigten französischen Schlachtflotte schwer werden, in Kriegszeiten schnell und sicher vom Kanal ins Mittelmeer zu gelangen; Tanger bleibt der kostbarste Platz für solches Doppelspiel, weil es fast genau mitten zwischen Brest und Toulon liegt. Der inneren Politik Rußlands ist für die Zwecke des Nauticus unnötig viel Raum gewidmet, während der Entwicklung der kleinen, aber gesunden europäischen Staaten, insbesondere der Niederlande, Schwedens und Dänemarks, künftig doch wohl größere Beachtung zuteil werden könnte.

Der zweite bedeutsame Aufsatz behandelt „die Marinevorlage 1906 und die Fortentwicklung der deutschen Kriegsmarine"; man lernt daraus, daß die unscheinbare, darum vielen sachunkundigen Flottenfreunden im Binnenlande zu geringfügig erscheinende letzte Vorlage die Leistungsfähigkeit der Flotte um nicht weniger als etwa 35 Prozent steigern wird (gegen das Flottengesetz von 1900), was von 1905 bis zum Jahre 1920 nahezu eine Verdoppelung des Seeoffizierkorps (von 1370 auf 2520) erfordert! Wie viel zähe, fast übermenschliche, intensivste Ausbildungsarbeit steckt in diesen nüchternen Zahlen, wenn die Berufskenntnisse des Nachwuchses nicht nur auf der jetzigen Höhe bleiben sollen, sondern den Anforderungen der neuen Zeit, den Fortschritten der Technik gemäß noch ständig gesteigert werden müssen! Da wird die geistige Nahrung in gut destillierter und konzentrierter Form verabfolgt werden müssen, frei von jeder unzeitgemäßen Verunreinigung! — Derselbe Aufsatz gibt eine vorzügliche Übersicht über die Entwicklung des Schiffsmaterials und die Tätigkeit der deutschen Marine im verflossenen Jahre, wo in Ostafrika auch bei der Niederwerfung des Aufstandes Tüchtiges geleistet wurde.

„Die Fortschritte der fremden Kriegsmarinen" werden ähnlich wie in den früheren Jahren zuverlässig und ausführlich behandelt; leider ist aus der Zusammenstellung zu ersehen, daß die Marine der Vereinigten Staaten die deutsche in der Materialstärke endgültig

Digitized by Google

überholt hat und zukünftig noch beträchtlich mehr überholen wird. Sehr lesenswert sind die Erörterungen über die Schiffbaupolitik, die Typenfrage, wie nahe z. B. die neuesten japanischen Panzerkreuzer den Linienschiffen kommen, ferner über den Wert der Geschwindigkeit und der Mittelartillerie. In den Berichten über die einzelnen Seemächte muß man mit Verwunderung wahrnehmen, daß die englische Flotte auf dem Wege ist, den die Vereinigten Staaten schon wieder verlassen haben: die Seeoffizier-, Ingenieur- und Royal Marine-Offizierkorps miteinander zu verschmelzen und daraus nur die eine Spezies, den Seeoffizier, zu bilden. Wie zu erwarten, wird die neue Ausbildungsmethode in England selbst viel angegriffen, weil die Mehrbelastung mit den Wissensgebieten anderer Berufe nichts anderes als eine Verflachung der gesamten Durchbildung hervorrufen kann. Es bleibt die alte Geschichte: „qui trop embrasse, mal étreint"; nur besonders bevorzugte Geister, wie Friedrich der Große, Napoleon I., Alexander v. Humboldt und einige wenige andere, haben sich als vielseitige Meister auf verschiedenen Gebieten menschlicher Tätigkeit erwiesen. Aber der Durchschnittsmensch, auch der gebildete, muß oberflächlich in jedem einzelnen Fache werden, wenn er gezwungen werden soll, auf vielen Gebieten bewandert zu sein. Solche Anforderung ist nichts anderes als ein Rückschritt nach der Zeit der Pfahldorfbewohner hin, wo noch jeder sein eigener Waffenschmied, Jäger, Arzt, Koch, Schuster, Schneider und Zimmermann war. Die Kulturfortschritte bedingen die Differenzierung der Berufsarten. So gut wie jeder große oder kleine technische Industriebetrieb nie auf Spezialisten verzichten wird, einfach, weil er nur mit deren Hilfe die denkbar beste und wirtschaftlichste Gesamtleistung erzielen kann, ebenso kann heutzutage keine Marine ohne weitgehende Spezialisierung ihres gesamten Betriebspersonals auskommen. Schon für den Seeoffizier nach deutschen Begriffen gibt es heutzutage eine so große Zahl von Fächern, daß eine gewisse Arbeitsteilung und Einarbeitung auf dies oder jenes Fach unvermeidlich wird, um jedes Fach gleichmäßig durch völlig Sachverständige fördern zu können. Im Bedürfnis der Zeit und der Schwierigkeiten, die die immer feiner werdenden und schwieriger zu überschauenden marinetechnischen Fortschritte bieten, liegt die gesunde Weiterentwicklung des Spezialistentums, nicht aber seine Abschaffung. Gerade wenn der Seeoffizier immer und überall den gesteigerten Anforderungen der Neuzeit gewachsen bleiben soll, muß er während seines militärischen Lebenslaufes zur stetigen Entwicklung seiner besonderen Veranlagung gelangen können. Das nahezu willkürliche Hin- und Herwerfen aus einem marinetechnischen Zweig in den anderen, wie es anscheinend in England beabsichtigt ist, kann unmöglich der Berufstüchtigkeit des einzelnen Seeoffiziers förderlich sein. Stetigkeit in der Entwicklung der geistigen Kräfte einer Flotte ist doch offenbar mindestens so wichtig, wie sie längst im Ausbau des Schiffsmaterials überall als gesund und zweckmäßig geübt wird. Es würde viel zu weit führen, hier den sehr reichhaltigen Aufsatz von den Fortschritten der fremden Kriegsmarinen eingehender zu besprechen; er muß gründlich studiert werden, wenn er Nutzen bringen soll. Harmonisch schließt sich an ihn die Arbeit über den gegenwärtigen Stand der Unterseebootsfrage an, in der, wie zu erwarten war, der allmähliche Sieg des Tauchboots gegenüber dem Unterwasserboot verkündet wird. Im übrigen geht es auch mit dieser schwierigen Waffe ähnlich wie mit den Linienschiffen, je größer das Boot, umsomehr Leistungen darf man erwarten. Der Aufsatz enthält besonders viele beachtenswerte Einzelheiten über die Motoren der Unterseeboote.

Dann wird der zweite Abschnitt der Seekriegsoperationen im russisch-japanischen Kriege sehr sachlich und anschaulich geschildert; alle Einzelheiten der Hauptseeschlacht sind darin deutlich zu verfolgen. Eine kritische Würdigung der japanischen Erfolge zur See gibt der hervorragende, vorzüglich klare sechste Beitrag: „Artillerie und Panzer im ostasiatischen Seekriege." Aus dieser wohldurchdachten Arbeit ist viel zu übersehen: über die Geschoßwirkung auf Panzerplatten, über Schornstein- und Mastentreffer, über die geringe Steilfeuerwirkung und die um so größere psychische Wirkung. Viele schreiben die Einbuße der Kampfkraft auf russischer Seite dem psychischen Zusammenbruch der russischen

Digitized by Google

Besatzungen als Folge des japanischen Trefferregens zu. Dieser ungewöhnliche japanische Erfolg zwingt dazu, die Frage der Linienschiffsbewaffnung sehr genau zu erörtern. Es scheint tatsächlich festzustehen, daß die Mittelartillerie in der Schlacht bei Tsuschima eine hervorragende Rolle gespielt hat; es standen nämlich (nach d'Adda) 190 japanische Mittelgeschütze gegen nur 110 russische, aber 16 japanische 30,5 cm gegen 26 russische 30,5 cm und vier russische 25 cm. D'Adda behauptet (vgl. „Moniteur de la Flotte" vom 20. 1. und 7. 4. 1906), von japanischen Seeoffizieren erfahren zu haben, daß die japanischen 15 und 20 cm das genaueste und schärfste Feuer aus 5000 m Abstand geführt hätten, während die 30,5 cm erst auf kleinere Abstände zur Geltung gekommen wären. Auch in England erheben sich deshalb gewichtige Stimmen gegen die einseitige Bewaffnung der „Dreadnought" mit 30,5 cm, besonders Sir William White ist dieser Meinung (Nauticus, Seite 221). Aber Lorenzo d'Adda geht noch weiter, er will von den Riesenschiffsgrößen nichts wissen, hält drei Linienschiffe von je 13 000 Tonnen für wirksamer, als zwei zu 18 000 Tonnen; seine Pläne, die der „Moniteur de la Flotte" wiedergibt, sind jedenfalls beachtenswert. Auch die Franzosen tragen mancherlei Bedenken gegen die so plötzlich ins Rollen gekommene Frage der Typenvergrößerung: „on met beaucoup d'oeufs dans le même pânier" und „on reste confondu devant l'oeuvre qu'il faudrait accomplir pour moderniser nos ports de guerre", denn „à une flotte nouvelle doit correspondre un outillage nouveau". Werftanlagen, Schleusen und Hafeneinfahrten und Fahrwasserverhältnisse in den französischen Kriegshäfen sind allerdings dem Riesensprung in der Vergrößerung der Linienschiffe besonders ungünstig; im Gegensatz hierzu haben die sehr praktischen Amerikaner keinen Augenblick gezögert, alle anderen Schiffspläne durch ihre 20 000 Tonnen-Schiffe noch bedeutend zu übertrumpfen, vorläufig freilich erst auf dem Papier. Indessen werden bei keiner Marine Schwierigkeiten im Gebrauch dieser Panzerkolosse ausbleiben; wer sie rechtzeitig vorausschaut und ihnen zweckmäßig vorbeugt, wird dabei am wenigsten Lehrgeld zu zahlen haben. Die Erörterungen, die Nauticus an verschiedenen Stellen über die Linienschiffe der nächsten Zukunft anstellt, sind deshalb besonders aktuell und anregend.

Eine Musterleistung im Sinne der ganzen Nauticus-Sammlung ist auch der letzte Aufsatz des I. Teils: „Parallelen in der Taktik der Segel- und Dampfschiffszeit und ihre Bedeutung für die moderne Flottenführung." Er zeigt, daß Seetaktik nichts anderes ist, als die Kunst der Ausnutzung der Kampfkraft einer Flotte in denkbar günstigster Form; er bezweckt, überlegte, „denkende" Kämpfer zu erziehen, da die Zeiten des wilden planlosen Drauflosgehens seit Togos wohlüberlegtem Angriff vorüber sind. „Eine hohe Kunst ist auch die Seetaktik, und eben deshalb erfordert sie angestrengte Arbeit." Die Darstellung ist viel zu gedankentief, um sie hier zerpflückt wiedergeben zu können, ohne den Eindruck abzuschwächen. Wer sie in Ruhe selbst liest, wird sie mit Genuß und voller Befriedigung in sich nachklingen lassen. Auf kaum 40 Seiten sind in knappster und klarster Form Regeln von dauernder Bedeutung für die zukünftige Flottenführung entwickelt.

Der II. Teil des Nauticus bringt eine gute Entstehungsgeschichte der deutschen Seehäfen sowie einen Überblick über ihre jetzige Bedeutung; ferner einen verkehrsgeographischen Beitrag über die wichtigsten Rohstoffgebiete und ihre Bedeutung für den Seehandel, der trotz mancher Weitschweifigkeiten auch für den Seeoffizier beachtenswert ist. Allgemeinstes Interesse beansprucht der zehnte Beitrag: Die deutsche Handelsmarine im Jahre 1905, wie auch der Jahresbericht über die fremden Handelsmarinen. Aber wesentlich höhere Bedeutung für Marinekreise haben die beiden technischen Beiträge über „Wasserrohrkessel und Dampfturbinen auf Kriegschiffen" und über „die Fortschritte der Funkentelegraphie, ihre wirtschaftliche und militärische Bedeutung". Es ist nicht Aufgabe dieser Besprechung, ein Urteil über die Behandlung dieser wichtigen Fragen abzugeben, dazu gehören tiefgründliche Spezialkenntnisse; aber soviel ist auch dem, der diesen schwierigen Materien fernsteht, einleuchtend, daß die Wahl eines einheitlichen Systems

Digitized by Google

von Wasserrohrkesseln sehr wertvoll für den zuverlässigen Kesselbetrieb ist; und ferner, daß der Verwertung der Dampfturbinen auf Handels- wie Kriegsschiffen trotz des vorläufig in deutschen Reedereikreisen noch zögernden Vorgehens auf diesem Gebiete eine große Zukunft bevorsteht. Es ist die alte Geschichte: große Umwälzungen haben stets mit großen Widerständen zu rechnen, ehe sie sich völlig Bahn brechen. Der Aufsatz über die Funkentelegraphie hat den nicht hoch genug zu schätzenden Vorzug, daß er allgemein verständlich ist und daher viele dankbare Leser finden wird.

Der III. Teil des Nauticus schließt sich in der Stoffanordnung ungefähr dem vorigen Jahrgange an, bringt aber alle Zusammenstellungen für das neue Jahr, wodurch die ganze Reihe der Jahrbücher zu Vergleichen in der Entwicklung aller Handels- und Kriegsflotten sehr geeignet und bequem ist. Sehr dankenswert ist die neue, viel handlichere Anordnung der Übersicht des schwimmenden Materials der größeren Seemächte, die noch Raum für eine Spalte „Kessel" gegeben hat, und bei der namentlich die Geschützbewaffnung viel schärfer zu erkennen ist als bisher. Wie immer, erleichtert ein gutes Namenverzeichnis den Gebrauch des Jahrbuchs.

Alles in allem genommen, darf Nauticus in seiner jetzigen Form den ersten Platz unter allen deutschen marinetechnischen Werken beanspruchen, sowohl was die Gründlichkeit und Zuverlässigkeit, wie auch die Gedankentiefe und Reichhaltigkeit seiner Beiträge betrifft. Je mehr Verbreitung er in der Marine selbst findet, um so größer wird sein im Vorstehenden gekennzeichneter Nutzen für die Entwicklung der Kriegstüchtigkeit der deutschen Flotte sein.

Georg Wislicenus.

Brassey's Naval Annual 1906.

Der Band 1906 des rühmlichst bekannten „Naval Annual" ist zur gewohnten Zeit erschienen, herausgegeben von John Leyland und T. A. Brassey. Er wird gewiß von seinen Freunden — und deren gibt es nicht nur in England eine große Zahl — in diesem Jahre, in dem so viele militärische und technische Fragen zur Diskussion stehen, besonders freudig begrüßt worden sein. Wer indessen in diesen Dingen den fachkundigen Rat und ein abgeklärtes Urteil des Jahrbuches und seiner Mitarbeiter erhofft hat, wird das Buch enttäuscht zur Seite legen. Viele Fragen der Entwicklung des Flottenmaterials, wie die Schiffstypen-, die Geschwindigkeits-, die Unterseebootsfrage, sind nur so nebenbei gestreift oder nur oberflächlich als Zusammenstellung dessen, was in der Fachpresse darüber bisher diskutiert ist, behandelt. Andere Gebiete, wie die Funkentelegraphie, die militärische Bedeutung der Motorbootsfrage, sind überhaupt nicht berührt, und die letztjährigen Fortschritte der Turbinenentwicklung werden mit einer Oberflächlichkeit besprochen, die der Bedeutung des Jahrbuchs nicht würdig ist.

Eingehender ist die Personalfrage im Zusammenhang mit den letztjährigen Reorganisationsbestrebungen behandelt, wiewohl auch hier neue, über das, was in der Fachpresse schon diskutiert worden ist, hinausgehende Gesichtspunkte nicht zu finden sind.

Die bisher im Anschluß an die Fortschritte der Marinen gebrachten kurzen Manöverberichte einzelner größerer Seemächte fehlen erklärlicherweise ganz aus Mangel an ausreichendem, in der Öffentlichkeit bekannt gewordenem Material. An ihre Stelle ist ein Aufsatz des durch seine kritischen Studien über die Schlacht von Trafalgar in der „Times" wohlbekannten und geschätzten Schriftstellers Thursfield über Handelsangriff und Verteidigung im Kriege getreten, der zweifellos als der wertvollste Beitrag des diesjährigen Bandes bezeichnet werden muß.

Digitized by Google

Wie alljährlich behandeln die ersten drei Kapitel des Jahrbuchs, von Brassey und Leyland bearbeitet, die Fortschritte der englischen und fremder Marinen und einen Stärkevergleich der größeren Seemächte. Mit Stolz wird festgestellt, daß die englische Flotte sich nie zuvor in einem so hohen Grade von Kriegsbereitschaft befunden habe, wie gegenwärtig. (The navy is in fact being maintained in peace time on a war footing.) Die Neudislokation und Reorganisation der englischen Flotte hat wesentlich dazu beigetragen, daß diese heute jeder Kombination von zwei Mächten überlegen ist. Ermöglicht wurde diese Konzentration der Streitkräfte in der Heimat durch die Vernichtung der russischen Flotte in Ostasien und — was Brassey verschweigt — das Bündnis mit Japan. Notwendig wurde sie, wie er scharf hervorhebt, durch das Anwachsen der deutschen Flotte. Wenig erbaut ist Brassey von der in Frankreich neuerdings wieder auftauchenden Idee, alle französischen Linienschiffe im Mittelmeer, die Kreuzer im Atlantik zu konzentrieren. Ihm will es zweckmäßiger erscheinen, die Linienschiffe im Kanal als Gegengewicht gegen die deutsche Flotte zu sammeln, wiewohl er sich die Schwierigkeit nicht verhehlt, dann wirksam die französischen Mittelmeerinteressen Italien und Österreich gegenüber zu vertreten.

Erwähnenswert ist eine Bemerkung über die englischen Linienschiffstypen. Er meint, wenn man die „Royal Sovereign"-Klasse, wie jetzt vielfach in der Presse versucht wird, nicht mehr als vollwertig anerkennt, so müßte das folgerichtig auch mit der „Majestic"- und weiter der „Canopus"- und „Formidable"-Klasse geschehen, die alle mehr oder weniger noch die Schwächen jener ersten Klasse an sich haben. Wo liege da schließlich die Grenze, wieweit man mit der Ausrangierung zu gehen habe. Jeder unbefangen Urteilende wird Brasseys Ansicht zustimmen, denn derselbe Fehler, den die „Royal Sovereign"-Klasse in ihrem mangelnden Bug- und Heckschutz aufweist, ist auch bei ihren Nachfolgern bis zur „King Edward"-Klasse mehr oder weniger stark vertreten, eine Tatsache, die leider mancher deutsche Marineschriftsteller bei dem Vergleich unseres Schiffsmaterials mit dem englischen dem Publikum geflissentlich vorenthält. Über die „Dreadnought" wird nichts berichtet, was nicht schon früher in dieser Zeitschrift erwähnt worden wäre. Interessant ist, daß das Schiff keine Schotttüren erhalten soll. Über die Havarien, welche die Decksgeschütze des „Duke of Edinburgh" bei den Probefahrten infolge der Toppslastigkeit des Schiffes erhalten haben sollen sowie über die Absichten, welche bezüglich einer von mehreren Blättern gemeldeten Umarmierung der ganzen Klasse vorliegen, wird nichts mitgeteilt.

Dagegen bringt Brassey ganz gegen seine sonstige Gewohnheit die sensationelle Meldung, daß die projektierten deutschen Linienschiffe acht 28 cm und zwölf 19 cm erhalten sollen, eine Kombination, die jeder Grundlage entbehrt, da, soviel wir wissen, über die Armierung dieser Schiffe noch nichts bekannt ist.

Zum Schluß seines Kapitels über den Stärkevergleich wirft Brassey einen Blick in die Zukunft und kommt dabei zu dem Schluß, daß sich die augenblicklich materiell sehr günstige Position der englischen Flotte durch die Baupläne anderer Staaten verschlechtern werde. Er kommt dabei zu folgender Gegenüberstellung der Stärkezahlen an erstklassigen Linienschiffen:

	England	Vereinigte Staaten	Deutschland	Frankreich	Japan	Rußland	Italien
1907	49	24	22	15	10	4	6
1908	51	25	24	17	10	6	8
1909	55 (?)	25 (?)	26	20 (?)	12	8	8

An Panzerkreuzern sei England augenblicklich allen Staaten noch mehr überlegen als an Linienschiffen, aber hierin werde voraussichtlich eine Verschiebung eintreten, da eine Einschränkung des Panzerkreuzerbaues in England zu erwarten sei.

Nicht ohne politische Tendenz, aber interessant in Auffassung und Durchführung ist das Kapitel über Handelsschutz und Handelsschädigung im Kriege, in dem Thursfield

Digitized by Google

in Übereinstimmung mit den Untersuchungen der Kommission über die Sicherstellung der Nahrungsmittelzufuhr im Kriege von den beiden Grundsätzen ausgeht, daß

1. die Grundlage für Schädigung und Schutz des Handels die Seeherrschaft sei und

2. beides am wirksamsten durch Konzentration der Kraft herbeigeführt werde, jede Zersplitterung die Strategie des Schwächeren sei und keinen Einfluß auf den Ausgang des Krieges haben könne.

Thursfield beleuchtet die Methoden des Handelskrieges, wie sie zur Segelschiffszeit üblich waren, und weist nach, daß dieselben mit den heutigen Kriegsmitteln nicht mehr durchführbar sind, daß sich heute gegen früher die Schwierigkeiten einer wirksamen Handelsschädigung ganz erheblich vermehrt hätten:

1. dadurch, daß früher die Schiffsroute vom Wind abhängig war, und sich somit den feindlichen Kreuzern und Kapern ein weites Feld der Tätigkeit bot, das sich ausreichend nicht schützen ließ, während heute die Haupthandelsrouten feste Linien sind, die sich leicht, namentlich in ihren Knotenpunkten, durch Streitkräfte überwachen lassen.

2. Ist die Schwierigkeit längerer Kreuzfahrten, ohne Spuren zu hinterlassen, durch die Abhängigkeit von der Kohlenversorgung und einen vollkommeneren Nachrichtendienst erheblich gewachsen.

3. Die Zahl der Kriegsschiffe hat sich gegen früher zugunsten der Qualität vermindert. Zur aussichtsvollen Durchführung der Handelsschädigung ist aber eine große Zahl von Kampfeinheiten erforderlich.

4. Dagegen hat der Handelsumfang gegen früher unverhältnismäßig zugenommen. Der größere Umfang bedingt auch nachhaltigere Unternehmungen, um dieselbe Wirkung wie früher zu erzielen.

5. Ein Hauptmittel der Handelsschädigung war früher das Kapern. Dasselbe ist heute, ganz abgesehen von den völkerrechtlichen Abmachungen der Pariser Deklaration, praktisch ausgeschlossen, weil die Schwierigkeiten der Beschaffung und Ausrüstung wirksamer Kaperschiffe in genügender Zahl erheblich größer sind als früher.

6. Der moderne Handelszerstörer ist nicht nur durch seine Abhängigkeit von der Kohlenergänzung auf ein verhältnismäßig kleines Wirkungsfeld beschränkt, die Schwierigkeit, die genommenen Handelsschiffe zur Überführung in den nächsten Heimatshafen mit ausreichendem Personal, namentlich Maschinenpersonal, zu versehen, grenzt seine Tätigkeit weiter ein.

7. Torpedofahrzeuge eignen sich nicht für die Handelsschädigung wegen ihres geringen Aktionsradius und Mannschaftsbestandes. Ihre Verwendungssphäre ist so eng begrenzt, daß ihrer Wirksamkeit leicht begegnet werden kann.

Thursfield geht in seinen Deduktionen von den Kriegen der Segelschiffszeit, namentlich denen der französischen Revolution und des Kaiserreichs, aus, um sich dann den Kriegen der Neuzeit zuzuwenden, in denen die Handelsschädigung eine Rolle gespielt hat. Stets hätte es sich gezeigt, daß der Handelskrieg immer nur eine Nebenunternehmung sei, die demjenigen, der im Besitz der Seeherrschaft sei, nie ernstlichen Schaden zufügen könne. Wenn aber in den französischen Revolutionskriegen, in denen der Krieg gegen den englischen Handel als Kriegsoperation eine Bedeutung angenommen hätte, wie dies später nie wieder der Fall gewesen sei, Englands Handel nur eine Einbuße von $2^1/_2$ Prozent erlitten hätte, die später reichlich wieder eingebracht seien, so beweise das, wie gering die Wirkung heute unter viel schwierigeren Umständen sein würde. Rußland habe im ostasiatischen Kriege, trotzdem Japan die unbeschränkte Seeherrschaft erst seit Tsuschima besaß, niemals dem japanischen Handel und den japanischen Truppentransporten schwere Schädigungen zufügen können, wiewohl die geographischen Verhältnisse des Operationsgebietes für Rußland besonders günstig waren. Ob bei einem tätigeren Feinde die Japaner ebensowenig Einbuße erlitten hätten, vergißt der Verfasser hier allerdings in Erwägung zu ziehen.

Als eine Ausnahme, die die Lehren der Geschichte nur bestätigte, seien die Erfolge

Digitized by Google

der „Alabama“ im Sezessionskriege aufzufassen. Niemals wären diese Erfolge möglich gewesen, wenn die Nordstaaten die Seeherrschaft besessen und sich die Mühe genommen hätten, die „Alabama“ nachdrücklich zu verfolgen. Solche Streifzüge einzelner Kreuzer gegen den britischen Handel würden auch heute nicht ganz verhindert werden können, selbst wenn die britische Flotte die feindliche in enger Blockade bewachte, aber sie würden durch den überlegenen britischen Verfolger sehr schnell wirkungslos gemacht werden.

In Kapitel V bespricht Mr. Dunell die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete der Schiffsturbine, ohne indessen mehr zu geben, als das, was in den bekannten Zeitschriften „Engineer“ und „Engineering“ über die Turbinenentwicklung und Erprobungen unseres Wissens längst gesagt ist. Einige interessante Daten aus den „Amethyst“-Probefahrten seien hier noch einmal kurz erwähnt. Das Schiff hat drei Schrauben von je 6 Fuß 8 Zoll Durchmesser. Der Slip ist verhältnismäßig gering: 11,3 Prozent bei 10 kn, 13,6 Prozent bei 14 und 18 kn, 14,4 Prozent bei 20 kn, 17,1 Prozent bei 23,5 kn. Die Resultate der Vergleichsfahrten mit „Topaze“ sind bekannt und brauchen hier nicht näher erörtert zu werden. Die Angaben über die Leistungen der „Carmania“-Turbinen sind so dürftig, daß sie übergangen werden können. Der Aufsatz schließt mit einer kurzen Besprechung der Torsionsindikatoren zum Messen der Leistungsfähigkeit der Turbine und mit einem Hinweis auf die Bedeutung hoher Vakua für die Wirtschaftlichkeit des Turbinenbetriebes und damit der Notwendigkeit, verbesserte Kondensatoren bei den Turbinenmaschinen einzuführen.

Über die mißlungene Expedition Rojestwenskis läßt sich John Leyland aus; die Darstellung ist ein Kompendium dessen, was die Fachpresse bisher darüber gebracht hat. Wo der Verfasser Ansichten und Schlußfolgerungen äußern soll, da bricht er ab, dieses dem Leser überlassend, ein Verfahren, das bei der Unzulänglichkeit des vorhandenen Materials wohl zu billigen ist, das aber im allgemeinen nicht zu den Gepflogenheiten des Jahrbuchs gehört hat.

Zwei entgegengesetzte Anschauungen über die Ingenieurfrage werden in Kapitel VII und VIII von dem bekannten Gegner des Fisherschen Systems, Bellairs, und einem Anhänger desselben, einem „very competent writer“, unter dem Pseudonym „Archimedes“ zu Gehör gebracht. Bellairs erkennt das größere Bedürfnis der heutigen Flotte an technisch vorgebildeten Seeoffizieren an. Diese Offiziervermehrung konnte aus der Klasse der Zahlmeister, der Marineoffiziere oder der Ingenieure eintreten. Die Admiralität aber hat durch eine Verschmelzung der letzteren beiden Klassen mit der der Seeoffiziere keinen der drei Wege gewählt. Statt weiter zu spezialisieren, hat die Admiralität verallgemeinert. Das ist ein Grundfehler, der sich, wie die gescheiterten Versuche der Japaner und Vereinigten Staaten beweisen, rächen wird. Archimedes führt für seine Stellungnahme nur die bekannten in den Memoranden und dem statement der Admiralität niedergelegten Gründe an.

Eine etwas sonderlich anmutende Zusammenstellung der Aussprüche und Anschauungen für und wider hohe Geschwindigkeit auf Schlachtschiffen, wie sie von Männern wie Bridge, Custance, Daveluy, de Lanessan, Fremantle, Hopkins, Bienaimé, russischen Admiralen, Lockroy und Labrès getan sind, wird dem Leser in Kapitel IX vorgeführt. Ob mit dieser zweifellos dankenswerten Sammlung etwas zur Klärung des Widerstreites der Meinungen getan wird, muß bezweifelt werden.

Kapitel X, XII und XIII behandeln interne Fragen der britischen Flotte. In Kapitel X bespricht Brassey die Notwendigkeit, auf Kosten der aktiven Indiensthaltung die Reserven zu vermehren, um vor allem die Handelsmarine mit nationalem Ersatz zu versehen. In Kapitel XIII wird noch einmal auf die Bedeutung der Flottenreorganisation hingewiesen. Kapitel XII gibt unter dem Titel „the Gunnery Practice in the Fleet“ einen in manchen Details nicht uninteressanten Einblick in die geschichtliche Entwicklung der Artilleriebewertung und Ausbildung in der britischen Marine von den Zeiten Nelsons

Digitized by Google

bis auf die heutigen Tage. Es wird gezeigt, wie erst Admiral Sir Percy Scott durch seine Erfolge auf „Scylla“ und „Terrible“ 1898 den Sinn für die Bedeutung der Artillerie von neuem geweckt hat. Mit einem kurzen Überblick über die heutige Schießausbildung in der britischen Flotte schließt das Kapitel.

Über die italienische Marine läßt sich Korvettenkapitän Paladini in einem kurzen Kapitel aus, und mit einem Überblick über die Trafalgarliteratur beschließt John Leyland den 1. Teil des Buches.

Teil II bringt wie alljährlich die Schiffslisten und Skizzen der Kriegsschiffe aller Marinen. Viel ist in den letzten Jahrgängen zur Berichtigung und Vervollständigung dieses Teils geschehen. Trotzdem ist er, abgesehen von Unstimmigkeiten, die auf mangelnder Publikation beruhen, noch nicht frei von Fehlern. So ist uns bei flüchtigem Durchblättern aufgefallen, daß die deutschen Panzerkreuzer „Prinz Adalbert“ und „Friedrich Karl“ mit einem bis zum Oberdeck hinaufgezogenen Heckpanzer von 15 cm Stärke versehen sind.

Wenig den Seeoffizier Interessierendes enthält der dritte Teil des Buches. Das Kapitel über Artillerie und Panzer entbehrt leider ganz der interessanten Behandlung, die ihm in früheren Jahrgängen zuteil wurde. Der Stoff ist mehr vom Standpunkt der konkurrierenden Firmen als von militärischen Gesichtspunkten heraus behandelt. Die aus früheren Jahrgängen bekannten Geschützabellen und Zusammenstellungen der Admiralitätsveröffentlichungen und Etats verschiedener Seemächte beschließen den Band, der hinter seinen Vorgängern leider nicht unerheblich zurückbleibt.

Vth.

Sanitätsbericht über die Kaiserlich Deutsche Marine für den Zeitraum vom 1. Oktober 1903 bis 30. September 1904.

Bearbeitet in der Medizinalabteilung des Reichs-Marine-Amts.

Bei einer Kopfstärke der Marine von 37780 Mann betrug der Krankenzugang 18040 Mann = 477,5 ‰ gegen 551,1 ‰ im Vorjahre; die Zahl der Erkrankungen hat sich also um 73,6 ‰ vermindert, und zwar ausschließlich durch Abnahme der Erkrankungen am Lande. Mit dem diesjährigen Krankenstande ist die bisher niedrigste Krankenziffer in der Marine erreicht. Den größten Krankenzugang zeigten auch in diesem Jahre die Besatzungstruppen von Kiautschou mit 839,1 ‰, den niedrigsten die Schiffe in den heimischen Gewässern mit 347,7 ‰.

Der tägliche durchschnittliche Krankenstand stellte sich einschließlich der in den Landlazaretten und Hospitälern des In- und Auslandes behandelten Schiffskranken auf 28,6 ‰ gegen 31,4 ‰ im Jahre 1902/03.

Die Behandlungsdauer belief sich durchschnittlich auf 21,3 Tage, also 1,2 Tage mehr als im vorigen Berichtsjahre, und zwar erforderten die Schiffskranken im Durchschnitt 3,1 Behandlungstage mehr als die Kranken am Lande. Der Grund hierfür liegt in den im allgemeinen für die Gesundheit ungünstigeren hygienischen Verhältnissen an Bord.

Im Berichtsjahre wurden (einschließlich der bei der Entlassung als untauglich Ermittelten) wegen Dienstunbrauchbarkeit und wegen Invalidität insgesamt 1797 Mann = 50,3 ‰ entlassen, und zwar 943 = 26,4 ‰ als dienstunbrauchbar bei der Einstellung, 231 = 6,5 ‰ als dienstunbrauchbar nach längerer Dienstzeit, 92 = 2,6 ‰ als halb- und 531 = 14,9 ‰ als ganzinvalide. Die überwiegende Mehrzahl der unmittelbar bei der Einstellung als dienstunbrauchbar Zurückgewiesenen entfällt wie in den Vorjahren auf die Nordseestation und die dort gebildeten Stamm-

Digitized by Google

kompagnien für die Besatzungstruppen von Kiautschou: die Gründe hierfür sind die gleichen wie bisher, die hohen Anforderungen, die an die körperliche Tüchtigkeit der für das Schutzgebiet einzustellenden Leute gestellt werden. Herzleiden und Leiden der Augen und der Sehfähigkeit führten wieder am häufigsten zur Entlassung als dienstunbrauchbar bei der Einstellung; auch die Dienstunbrauchbarkeit nach längerer Dienstzeit war in erster Linie durch Herzleiden veranlaßt. Für Halbinvalidität waren wie in den Vorjahren Eingeweidebrüche, für Ganzinvalidität Herzkrankheiten und Leiden der Bewegungsorgane die häufigste Ursache.

Es starben (ausschließlich des Marine-Expeditionskorps für Südwestafrika, über das später zusammenhängend berichtet werden soll) 104 Mann = 2,7 ‰, also pro Tausend ebensoviel wie im Vorjahre; beim Expeditionskorps starben 82 Mann, so daß sich die Gesamtzahl der Todesfälle auf 186 = 4,8 ‰ beläuft. Von den 104 Todesfällen waren 57 durch Krankheit, 17 durch Selbstmord und 30 durch Unglücksfälle veranlaßt.

Über den Zugang bei den einzelnen Krankheitsgruppen und -Arten ist folgendes zu erwähnen:

Mit allgemeinen Erkrankungen, die auf Auslandsschiffen am häufigsten waren, kamen 1267 Mann = 33,5 ‰ gegen 37,8 ‰ im Vorjahre in Zugang; an eigentlichen Infektionskrankheiten waren 798 Mann = 21,1 ‰ gegen 23,2 ‰ im Jahre 1902/03 erkrankt; Scharlach kam 9mal (0,23 ‰), Masern 10mal (0,26 ‰), Diphtherie 4mal (0,11 ‰), Rose 12mal (0,32 ‰) zur Behandlung.

Zwei Fälle von Gelbfieber auf „Vineta" in Südamerika endeten mit Wiederherstellung der Dienstfähigkeit; an Typhus erkrankten 28 Mann (0,74 ‰), davon 18 an Bord von Auslandsschiffen, 3 in Tsingtau, 4 erlagen der Krankheit. Mit Malaria kamen 164 Mann = 4,3 ‰ in Zugang, 149 davon an Bord von Auslandsschiffen, 5 in Kiautschou. Am höchsten war der Zugang wie im Vorjahre auf der westafrikanischen Station mit 141,1 ‰, demnächst in der Südsee mit 35,4 ‰, dann in Ostasien mit 26 ‰ und Westindien mit 3,5 ‰. Die Mittelmeerstation blieb gänzlich von Malariaerkrankungen verschont. Sämtliche Kranke wurden dienstfähig, mit Ausnahme eines Falles auf „Gazelle", der in Kingston starb. Sehr lesenswert ist das über den Wert der Malariaprophylaxe Gesagte, worauf hier nur kurz hingewiesen werden kann.

An Grippe erkrankten insgesamt 307 Mann = 8,1 ‰; diese Zahl ist fast doppelt so hoch wie im Vorjahre, und zwar hauptsächlich wegen stärkeren Auftretens der Krankheit in Ostasien. Von 67 an Tuberkulose Erkrankten (1,8 ‰ gegen 2,2 ‰ 1902/03) starben 2 an akuter Miliartuberkulose, 9 an Tuberkulose der ersten Luftwege und der Lungen, 2 an Tuberkulose der Hirnhäute bzw. des Bauchfells.

Die Zahl der Ruhrerkrankungen ist, absolut genommen, gegen 1902/03 um 6 gestiegen, pro Tausend aber die gleiche geblieben wie im Vorjahre (4,8 ‰); wie früher kamen die meisten Zugänge bei den Besatzungstruppen des Kiautschougebietes zur Behandlung; an Bord war diesmal die Krankheit auf der ostasiatischen Station am meisten verbreitet.

Asiatische Cholera, epidemische Genickstarre und Starrkrampf sind nicht vorgekommen. Die Zahl der Hitzschläge betrug 31 (0,82 ‰): 15 Fälle ereigneten sich in den tropischen Gewässern vor den Kesseln oder im Maschinenraum; sämtliche Erkrankungen mit einer Ausnahme, die zur Invalidität führte, endeten mit Wiederherstellung der Dienstfähigkeit.

Die Krankheiten des Nervensystems haben um 2,7 ‰ zugenommen: es erklärt sich dies ohne weiteres aus den gegen früher außerordentlich gestiegenen Anforderungen des Dienstes. Geisteskrankheiten waren 35mal (0,92 ‰ gegenüber 1,1 ‰ 1902/03) Gegenstand der Behandlung; klinisch wichtige Krankengeschichten sind nicht berichtet worden.

Digitized by Google

Die Erkrankungen an Neurasthenie sind wieder häufiger geworden und betragen jetzt 2,8 ‰. Das Leiden befiel fast nur Offiziere, Deckoffiziere und ältere Unteroffiziere; eine wesentliche Schuld an seiner Entstehung wird, außer den immer höher werdenden Anforderungen des Dienstes, dem Lärm auf den modernen eisernen Schiffen beigemessen, der dem Nervensystem am Tage und häufig auch des Nachts kaum einen Augenblick Ruhe zur Erholung läßt.

An Krankheiten der Atmungsorgane litten 2011 Mann = 53,2 ‰; bei 1981 Zugängen handelte es sich in 1733 Fällen um akute Erkrankungen. Von 93 Erkrankungen an akuter Lungenentzündung entfallen 46 auf die Marineteile am Lande, 2 davon auf Kiautschou und 47 auf die Schiffsbesatzungen. Auffallend ist die geringe Zahl der Erkrankungen im Kiautschougebiet, das mit Bezug auf die Atmungsorgane als hervorragend gesund bezeichnet wird.

Krankheiten der Zirkulationsorgane kamen 714 mal (18,9 ‰) zur Behandlung; unter 348 Krankheiten des Herzens handelte es sich 253 mal um „nervöse Störungen der Herztätigkeit".

Von den Erkrankungen der Ernährungsorgane kamen Mandelentzündung und akuter Katarrh des Magens und Darmes wieder am häufigsten in Zugang; auch diesmal waren diese Erkrankungen infolge ihrer großen Verbreitung in Kiautschou wieder am häufigsten bei den Marineteilen am Lande. Von 144 an Unterleibsbrüchen Leidenden wurden 78 operiert und 77 durch die Operation wieder dienstfähig, während einer starb. Blinddarmentzündung kam 119 mal (3,1 ‰) zur Behandlung; 35 mal wurde Operation notwendig; ein Fall verlief tödlich.

Bei den venerischen Krankheiten ist eine weitere Verminderung der Zugänge um 39,7 ‰ festgestellt und im wesentlichen auf vorbeugende Maßnahmen zurückzuführen; sie ist am auffallendsten in Kiautschou, wo die Zahl der Geschlechtskranken infolge sorgsamster Überwachung der Prostitution um die Hälfte gegen das Vorjahr zurückgegangen ist. Trotzdem beanspruchten die Geschlechtskrankheiten auch in diesem Jahre fast ein Drittel aller Behandlungstage und verschuldeten demnach von allen Krankheitsgruppen wieder den größten Dienstausfall.

Von 448 (11,9 ‰) Zugängen von Augenkrankheiten waren mehr als die Hälfte Krankheiten der Bindehäute; unter den Ohrenkrankheiten machten die Erkrankungen des mittleren und inneren Ohres nahezu zwei Drittel des Gesamtzuganges in dieser Gruppe aus; die mechanischen Verletzungen haben gegen das Vorjahr um 12,6 ‰ abgenommen.

M.

Briefkasten.*)

H. Reichhold. Die Schußgeschwindigkeiten, welche Weyers Taschenbuch für die deutschen Geschütze angibt, beziehen sich auf die in der Praxis beim Schießen vom bewegten Schiff und bei sorgfältigem Zielen erreichten Resultate. Im übrigen verweisen wir auf Seite 798 dieses Heftes.

Wenn es sich nur um die Geschichte der gegenwärtigen deutschen Marine handelt, die ja allerdings Seekriegsgeschichte nicht genannt werden kann, so käme das Buch von Koch — bei E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin, 2. Auflage, 1896 — in Betracht. Einen guten und besonders belehrenden Überblick über die Seekriegsgeschichte gewinnen Sie am besten aus den Schriften von Mahan, insbesondere wäre zu nennen „Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte", in Übersetzung herausgegeben von der Redaktion der „Marine-Rundschau" 1896 bei E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. An der hier in den Anmerkungen gebotenen Literatur können Sie sich weiterhelfen.

*) Anfragen werden an die Schriftleitung — Berlin, Leipziger Platz 13 — erbeten.

Digitized by Google

Literatur.

Anleitung zu wissenschaftlichen Beobachtungen auf Reisen. Unter Mitwirkung zahlreicher Fachgelehrter herausgegeben von Professor Dr. G. v. Neumayer. 3. Auflage. Band I broschiert 25 Mark, gebunden 26 Mark. Band II broschiert 24 Mark, gebunden 25 Mark.

Gerade zum 80. Geburtstage seines Herausgebers, des verdienstvollen Gründers und langjährigen Direktors der Deutschen Seewarte, Wirklichen Geheimrates Exzellenz Dr. G. v. Neumayer, liegt die 3. Auflage der Anleitung zu wissenschaftlichen Beobachtungen auf Reisen abgeschlossen vor. Die Muße, die dem greisen Gelehrten nach einem arbeitsreichen, der wissenschaftlichen Forschung insonderheit auf dem Gebiete des Erdmagnetismus, der nautischen Meteorologie und aller Wissenszweige, die der Förderung der Seeschiffahrt dienen, nach seinem Rücktritte vom Amte wurde, benutzte er unter anderem dazu, dies von ihm ins Leben gerufene, 1875 zuerst erschienene, in der 2. Auflage schon seit Jahren vergriffene grundlegende Werk neu herauszugeben.

Eine eingehende Würdigung des vorliegenden Werkes würde sowohl den verfügbaren Raum als die Fähigkeiten des Besprechers überschreiten; die dazu erforderliche gründliche Beherrschung der mannigfaltigen in dem Werke behandelten Wissenszweige ist eben nur wenigen Menschen beschieden. Der umfassende Blick, die Vertrautheit mit den behandelten Wissensgebieten, die lebenslang geübte zielbewußte Forschung Neumayers bürgen dafür, daß das beste, dem heutigen Standpunkte der Wissenschaft entsprechend, von den einzelnen Bearbeitern geboten ist, die als Fachgelehrte das von ihnen bearbeitete Gebiet voll beherrschen, zum Teil als Autoritäten allgemein anerkannt sind.

Die Seeoffiziere, Marineärzte und Geistlichen seien besonders auf folgende Abschnitte hingewiesen: Bestimmung der geographischen Position, Geländeaufnahme, erdmagnetische Forschungen, Gezeitenbeobachtung, Meeresforschung, meteorologische Beobachtungen (ein Anhang zu Band I behandelt insbesondere die maritimen, meteorologischen und hydrographischen Arbeiten), Anthropologie, Ethnographie, Urgeschichte, Bakterienkunde, Heilkunde, Pflanzengeographie, Fauna des Landes und Meeres, Sprachenkunde.

Die Ausstattung des Buches ist durchweg sehr gut.

Dem Herausgeber aber sei zu seinem 80. Geburtstag am 21. Juni der Wunsch dargebracht, daß das vorliegende Werk noch nicht den Abschluß seiner wissenschaftlichen Tätigkeit bedeuten möge. M.

Illustriertes technisches Wörterbuch in sechs Sprachen. Band 1: Maschinenelemente und die gebräuchlichsten Werkzeuge. Mit 823 Abbildungen. Von K. Deinhardt und A. Schlomann, Ingenieure. — Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin. — 5,— Mark.

Ein ganz eigenartiges technisches Wörterbuch ist im Erscheinen begriffen. Zur Zeit ist der erste Band als Anfang einer Serie gleichartiger Bände fertiggestellt. Dieser behandelt die Maschinenelemente und die gebräuchlichsten Werkzeuge in deutscher, englischer, französischer, russischer, italienischer und spanischer Bezeichnung und, was das Wesentlichste an diesem Buche ist, auch in der Zeichensprache. Jedem Wort (Begriff oder Gegenstand) ist, soweit dies möglich ist, dessen bildliche Übersetzung in Form einer Skizze, Formel oder des Symbols beigegeben, so daß eine Verwechselung unmöglich ist.

Zum besseren Verständnis ist im folgenden eine Seite des in Taschenformat erschienenen Buches nachgedruckt:

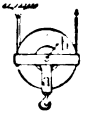
Digitized by Google

Deinhardt-Schlomann, Illustriertes technisches Wörterbuch in 6 Sprachen.

93

Schlaufe (f) loop, lifting eye crochet (m) fermé		замкнутый крюкъ (m) gancio (m) chiuso assa (f), ojuelo (m)	1

XIII.

Rolle (f) pulley, sheave poulie (f)		блокъ (m) carrucola (f), puleggia (f) polea (f)	2
feste Rolle (f) fixed pulley poulie (f) fixe		неподвижный (глухой) блокъ (m) carrucola (f) fissa polea (f) fija	3
lose Rolle (f) moveable pulley, loose pulley poulie (f) folle, poulie (f) mobile		холостой (передвижной) блокъ (m) carrucola (f) folle, carrucola (f) mobile polea (f) movil	4
Rollenbügel (m) pulley fork chape (f) de la poulie	a	обойма (f) блока staffa (f) amarre (f), abrazadera (f)	5
Rollenachse (f) pulley axle axe (m) de la poulie	b	ось (f) блока asse (f) della carrucola, perno (m) della carrucola eje (m) de la polea	6
Flaschenzug (m), Rollenzug (m), Talje (f) pulley blocks moufle (f)		полиспастъ (m), сложный (бутылочный) блокъ (m) paranco (m) aparejo (m), polipasto (m)	7
Rollenkloben (m), Flasche (f) block moufle (f)	a, b	коробка (f) (обойма (f)) блока taglia (f) cepo (m) de polea	8
este Flasche (f) fixed block moufle (f) fixe	a	неподвижная коробка (f) (обойма (f)) taglia (f) fissa juego (m) de poleas fijas	9

Druck und Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin.

Der ganze Stoff ist im ersten Bande in 41 Fachgruppen zusammengestellt.

Jedes Wort ist auf dreierlei Art zu finden: 1. In einer kurzen Zusammenstellung des Inhalts obiger Fachgruppen. Hier wird der Fachmann die Gruppe, zu der ein Wort gehört, leicht finden. 2. In den Fachgruppen selbst neben den betreffenden Skizzen bzw. neben den dort beigefügten Bezeichnungsbuchstaben. 3. In einer alphabetisch geordneten Zusammenstellung nach Art der Wörterbücher. Hier sind sämtliche Wörter in fünf Sprachen durcheinander alphabetisch geordnet; für die russische Sprache ist eine besondere Zusammenstellung in russischen Lettern nachgefügt.

Digitized by Google

Als Anhang ist ein Wörterverzeichnis beigeheftet, welches Bezug nimmt auf technisches Zeichnen und auf die Mechanik.

Der Vorteil dieser Einteilung wird beim Gebrauch sofort klar. Jeder einzelne Band ersetzt fünfzehn zweisprachige Wörterbücher in doppelter Form.

Es wird beabsichtigt, für jeden Zweig der Technik ein eigenes Spezialwörterbuch nach diesem System herauszugeben. Demnächst werden erscheinen:

Band 2: Elektrische Installation und Kraftübertragung sowie elektrische Maschinen und Apparate. Mit einem Anhang: Elektrische Bahnen.
" 3: Dampfkessel und Dampfmaschinen.
" 4: Hydraulische Maschinen (Turbinen, Wasserräder, Kolbenpumpen, Zentrifugalpumpen).
" 5: Hebemaschinen und Transporteinrichtungen.
" 6: Werkzeuge und Werkzeugmaschinen.
" 7: Eisenbahnen und Eisenbahnmaschinenbau.
" 8: Eisenkonstruktion und Brücken.
" 9: Eisenhüttenwesen.
" 10: Architektonische Formen.
" 11: Schiffbau usw. usw.

An der Bearbeitung des ersten Bandes sind 15 Ingenieure und 22 technische Firmen der verschiedenen Länder beteiligt. Das Buch geht über den Rahmen des sonst in der Literatur Gebotenen erheblich hinaus, so daß demselben wohl der verdiente Erfolg nicht ausbleiben wird. Es eignet sich für jeden Ingenieur, Studierenden und Industriellen, es dürfte in keinem technischen Werke fehlen. Für Schiffsbibliotheken ist das Buch von ganz besonderem Wert.

Wie die Anordnung, so sind auch die Schrift und die Zeichnungen auf der Höhe der Zeit. Die Ausstattung entspricht dem guten Rufe des Verlages.

Jeder Band wird einzeln käuflich sein. Grühn.

Kurzes Lehrbuch der Elektrotechnik. Von Dr. Adolf Thomälen, Elektroingenieur. — Verlag von Julius Springer. Berlin 1906. — 12,00 Mark.

Obiges Werk behandelt in anschaulicher Weise das Gebiet der Elektrotechnik, soweit dasselbe auf den Bau und Betrieb von Dynamomaschinen und Motoren Bezug hat. Von den Grundgesetzen ausgehend, bespricht der Verfasser in recht sachgemäßer Weise alle Vorgänge in den Maschinen und baut hiernach die verschiedenen Systeme auf. Die Schaltungen und Wickelungen werden eingehend beschrieben. An vielen Stellen erläutert der Verfasser seine Darstellungen durch Beispiele. Überall sieht man das Bestreben, die Vorgänge möglichst elementar darzustellen. Schwierige Rechnungen sind meist vermieden oder so ausführlich entwickelt, daß sie leicht zu verstehen sind. Das Buch wirkt recht anregend, es führt den Anfänger ohne Schwierigkeit in die Gesetze der Elektrotechnik und klärt den weiter Vorgeschrittenen über viele Fragen auf.

Der Hinweis im Text auf die vorher entwickelten und mit Zahlen bezeichneten Gleichungen erleichtert das Studium sehr, so daß unter Benutzung des ausführlichen Sachregisters das Werk auch ein handliches Nachschlagebuch ist.

Die Zeichnungen sind einfach und deutlich, Druck und Ausstattung des Buches sind erstklassig.

Das Werk ist allen Studierenden und Ingenieuren zu empfehlen. Grühn.

Von dem Aufsatze des Generalmajors v. Zepelin über: **„Die Bedeutung des moralischen Elements in Heer und Flotte"**, welchen die „Marine-Rundschau" in den Heften 3 und 4 des laufenden Jahrganges brachte, hat die Königliche Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn einen Sonderabdruck veranstaltet, auf den wir bei dem hohen Interesse, welches der Gegenstand beanspruchen kann, hinzuweisen nicht unterlassen wollten. Der Preis des Abdrucks beträgt 60 Pfennig.

Digitized by Google

v. Fischer-Treuenfeld, R. (Generalkonsul): **Paraguay in Wort und Bild.** Eine Studie über den wirtschaftlichen Fortschritt des Landes. Zweite, stark vermehrte Auflage. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 5,— Mark, gebunden 6,50 Mark.

Die erste Auflage dieses Werkes besprachen wir im Jahrgange 1903, S. 1036. Sie war damals mit 2,— Mark ausgezeichnet und es gehörten 14 gegen jetzt 30 Abbildungen zum Texte, was wir zur Kennzeichnung der erheblichen Erweiterung dieser interessanten Arbeit nicht unerwähnt lassen wollen. Das Buch gibt eine sehr vollständige Auskunft über alle Angelegenheiten der Republik in geographischer, politischer und wirtschaftlicher Hinsicht unter Anführung eines reichen statistischen Materials und Fortführung der Mitteilungen bis auf die Gegenwart. So entsteht vor unseren Augen das Bild einer „Oase glücklicher Selbstgenügsamkeit", wo „arm nur der ist, der sich arm fühlt, und das kommt hier selten vor". Ganz besonders hebt der Verfasser hervor, wie dieses Land einen sehr erwünschten Zielpunkt für eine deutsche Auswanderung bieten würde, die, wenn sie auch nur bescheidene Kapitalien mitbringt, hier in der Land- und Waldwirtschaft wie auch in der Industrie ausgiebige Gelegenheit zu erfolgreicher Betätigung ihrer Kräfte finden würde. Nur für den Überschuß an „Gebildeten", die in der Heimat einen so bedenklichen Bestandteil des Proletariats ausmachen, wäre auch hier kein Platz — eine ernste Mahnung für uns, in der Ausbildung solchen Proletariats allmählich sparsamer vorzugehen.

Einzelschriften über den russisch-japanischen Krieg. 5. Heft: Die Kämpfe bei Kintschou. Ereignisse zur See in der Zeit vom 4. Mai bis 21. Juni 1904. — Beiheft zu Streffleurs „Österreichische militärische Zeitschrift". — Wien, L. W. Seidel & Sohn. — Preis 3,— Mark.

Obiger Inhaltsangabe haben wir hinzuzufügen, daß die bereits erschienenen Hefte zusammen mit einem noch ausstehenden Doppelheft die erste Periode des Krieges bis zur Vollendung des Aufmarsches der japanischen Armeen auf dem Festlande und damit den ersten Band der beabsichtigten Darstellung umfassen werden. In den Kämpfen bei Kintschou wurde die Abschneidung Port Arthurs vom Hinterlande vollendet, während zur See die Mitwirkung der japanischen Flotte bei den Operationen, die Blockierung von Port Arthur und der Ausbruch des Wladiwostok-Geschwaders in Frage kamen. Die Darstellung vermag auf Grund des jetzt vorliegenden Materials bereits recht Vollkommenes zu bieten; eine ganze Reihe von Karten, Ansichten und Befestigungsplänen sowie eine Tafel: „Wirkungsdaten der bei Kintschou verwendeten Geschütze" erleichtern das Verständnis.

Die Einzelschriften sind als ein sehr gutes Hilfsmittel zum Studium der kriegerischen Ereignisse in ihren Hergängen wie in ihren Folgen zu bezeichnen.

Die optische Anstalt von C. P. Goerz, Friedenau-Berlin, hat eine kleine, zum Tragen in der Tasche geeignete Tafel herausgegeben, welche die Angaben über die **Belichtungszeiten der verschiedenen Arten photographischer Platten** zu den verschiedenen Tages- und Jahreszeiten und gegenüber den verschiedenen Aufnahmegegenständen ziffernmäßig darstellt und ihre Anwendung erläutert. Bei dem starken Interesse, welches die Marine an der Ausübung der photographischen Kunst nimmt, glaubten wir, abweichend von sonstiger Gepflogenheit, nicht unterlassen zu sollen, auf dieses zweckmäßige kleine Hilfsmittel hinzuweisen.

Rud. Ulrich: **Große Haverei.** Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage. Mitbearbeitet von Dr. Paul Brüders. III. Band. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 11,— Mark, gebunden 12,50 Mark.

Der soeben erschienene dritte Band der zweiten Auflage bringt das Werk zum Abschluß. Er enthält die ausländischen, nicht kodifizierten Rechte und die York-Antwerp-Regeln. Nach Darstellung des englischen und amerikanischen Rechts, das, weil noch nicht

Digitized by Google

kodifiziert, systematisch bearbeitet worden ist, behandelt der Band die internationale Regelung der großen Haverei, insbesondere die York-Antwerp-Regeln von 1890 und die Antwerp-Regel von 1903, und verweist auf die Bestrebungen auf Herbeiführung einer internationalen Havariegrosse-Gesetzgebung. Im letzten Teil folgt eine vergleichende Zusammenstellung der wichtigsten Vorschriften über die große Haverei in den einzelnen Ländern, eine Zusammenstellung, die den Wert des Buches ganz besonders erhöht und von allen, die mit der Materie zu tun haben, mit besonderem Danke begrüßt werden wird. Ihnen wird das Buch ein wertvolles Hilfsmittel bei der Arbeit sein. Deshalb kann es nur angelegentlichst empfohlen werden.

Deutschlands koloniale Wehrmacht in ihrer gegenwärtigen Organisation und Schlagfähigkeit. Auf Grund der neuesten amtlichen Dokumente bearbeitet von einem höheren Offizier. Mit 24 Abbildungen, 2 Karten und 1 Truppeneinteilungsplane. — Berlin 1906. R. v. Deckers Verlag.

Der vorstehend vollständig wiedergegebene Titel besagt, was in dem Buche zu finden ist; es werden darin für die einzelnen Schutzgebiete die Fragen der Organisation der betreffenden Truppe, ihres Ersatzes, ihrer Bewaffnung und Ausrüstung und die in militärischer Beziehung wie im Verwaltungswesen wichtigen Momente an der Hand der maßgebenden Bestimmungen abgehandelt und kritisch beleuchtet. Als Titelbild dient ein Bild Wissmanns, dessen große organisatorische Verdienste wiederholt hervorgehoben werden. Die Besatzung von Tsingtau, die als Schutztruppe im eigentlichen Sinne nicht wohl gelten kann, wird nur kurz durchgesprochen. Ein Schlußwort gilt den Kämpfen der jüngsten Vergangenheit in Ost- wie in Südwestafrika.

Die sachgemäße, von aller Färbung freie Darstellung wird vor allen denjenigen willkommen sein, denen der Eintritt in die Schutztruppe als erstrebenswertes Ziel vorschwebt. Die beigegebenen Abbildungen dienen zugleich zur Ausschmückung wie zur Erläuterung.

Im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin, sind erschienen:

1. Die **Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1906** — Preis 2,50 Mark, gebunden 3,25 Mark. Dieselbe weist gegen frühere Jahrgänge insofern eine Änderung auf, als die Deckoffiziere diesmal einschließlich des zugehörigen alphabetischen Namenverzeichnisses in einem besonderen Anhange zusammengefaßt sind.

2. Die **Rangliste der Königlich Preußischen Armee und des XIII. (Königlich Württembergischen) Armeekorps für 1906** — Preis 7,50 Mark. Zur Rangliste gehören die Dienstalterslisten der Generale und der Stabsoffiziere sowie ein Anhang, enthaltend das Reichsmilitärgericht, das Ostasiatische Detachement, die Marineinfanterie, die Kaiserlichen Schutztruppen und die Gendarmerie-Brigade in Elsaß-Lothringen.

Die Marine-Rangliste bringt den Stand vom 5. März, die Armee-Rangliste denjenigen vom 6. März.

Die **Beamten-Rangliste der Marine** befindet sich in Vorbereitung und dürfte, wenn diese Mitteilung im Druck erscheint, gleichfalls bereits der Öffentlichkeit übergeben sein.

Reichs-Marine-Amt: **Beiheft zum Segelhandbuch für das Mittelmeer.** III. Teil: **Die Nordküste von Afrika.** 20 Tafeln mit 152 Küstenansichten. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn. — Preis gebunden 3,00 Mark

ergänzt in vorzüglicher Weise den Text des Segelhandbuches durch gute und technisch gut ausgeführte Küstenansichten. M.

Digitized by Google

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

de Ball, Dr., L.: Refraktionstafeln. — Leipzig 1906. W. Engelmann. — 2,40 Mark.

Brown's Rule of the road manual. — Glasgow 1906. J. Brown & Son. — 1,00 Mark.

Drury, W. P.: Men at arms. Stories and sketches. — London 1906. Chapman & Hall. 3 s 6 d.

Durand-Viel, G.: Moteurs à explosions et machines à vapeur. — Paris 1906. R. Chapelot & Co. 1,60 Mark.

Endres, K.: Die Ehrengerichts-Verordnungen für die Offiziere des deutschen Heeres. — Berlin 1906. R. v. Decker. 2,00 Mark.

English, V. J.: Navigation for Yachtsmen. — London 1906. H. Cox. — 7 s 6 d.

* Flemming, J. A.: The principles of electric wave telegraphy. — London 1906. Longmans, Green & Co. 24 s.

* Fraser, E.: The enemy at Trafalgar. — London 1906. Hodder & Stoughton. 16 s.

Haek, D.: Hamburg—Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Seeschiffahrt. — Berlin 1906. S. Simon. — 1,00 Mark.

Hesse, Dr. jur., H.: Die Landfrage und die Frage der Rechtsgültigkeit der Konzessionen in Südwestafrika. Erster Teil. — Jena 1906. H. Costenoble. 10,00 Mark.

* Jane, F. T.: Heresies of sea power. — London 1906. Longmans, Green & Co. 12 s 6 d.

* Liversidge, J. G.: Engine-room practice. 5. Edition. — London 1906. Ch. Griffin & Co. 6,50 Mark.

* Lockroy, E.: Le programme naval. — Paris 1906. Ch. Lavauzelle. — 2,40 Mark.

Meurer, Prof. Dr., Ch.: Die Genfer Konvention und ihre Reform. — München 1906. J. Schweitzer. 3,00 Mark.

Miller, W.: Instrumentenkunde für Forschungsreisende. — Hannover 1906. M. Jänecke. 4,40 Mark.

Niethammer, Dr., F.: Turbodynamos und verwandte Maschinen. — Zürich 1906. F. Amberger. 8,00 Mark.

Poudres et explosifs. 2. Édition. — Paris 1906. Ch. Lavauzelle. — 0,60 Mark.

Schieß- und Wirkungsdaten sämtlicher eingeführten Feuerwaffen. — Wien 1906. L. W. Seidel & Sohn. 2,00 Mark.

* Skrine, F. H.: Fontenoy and Great Britain's share in the war of the Austrian succession. 1741—1748. — Edinburgh and London 1906. W. Blackwood & Sons. 21 s.

Sothern, J. W.: The marine steam turbine. — London 1906. Whittaker & Co. 2 s 6 d.

The annual register. A review of public events at home and abroad, 1905. — London 1906. Longmans, Green & Co. 18 s.

The statesman's yearbook, 1906. — London 1906. Macmillan & Co. — 10 s 6 d.

* Zahikjanz, G.: Die Theorie, Berechnung und Konstruktion der Dampfturbinen. — Berlin 1906. M. Krayn. 6,00 Mark.

Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Cruising turbines for warships. (A. N. J. vom 5. 5. 06.)
Standardisation of naval machinery. (Eg. vom 18. 5., 8 6., 15. 6. 06.)
The turbine-driven channel steamer »Viper«. (Eg. vom 18. 5. 06.)
The new armored cruiser »Washington«. (N. G. vom 3. 5. 06.)
United States battleship »Louisiana«. (M. E., Mai 1906.)
The molding of propellers. (Ebenda.)
Gas-engines for ship-propulsion. (N. G. vom 10. 5. 06.)
Les gros tonnages. (M. d. F. vom 26. 5. 06.)
The engines of the Japanese battleship »Katori«. (E. vom 25. 5. 06.)
Two new turbine steamers. (Ebenda.)
Festigkeit von Trägersystemen. (S., Jahrg. 7, Nr. 16, 17.)
Vitesse et protection. (A. Ma., 1906, Nr. 33.)
Nos constructions navales. (Ebenda.)
Characteristics of new battleships. (A. N. J. vom 19. 5. 06.)
Das Schlachtschiff „Louisiana". (Technisches Überall, Jahrg. 3, Nr. 11.)
Les navires de guerre à turbines. (M. d. F., 1906, Nr. 22.)
Der russische Kreuzer „Rurik". (M. d. F., 1906, Nr. 22; Y., Nr. 1475 vom 16. 6. 06.)
French »Dreadnoughts«. (E. vom 1. 6. 06.)
The Cunard Liner »Lusitania«. (Eg. vom 1. 6., 8. 6. 06; E. vom 8. 6. 06; S. W. vom 30. 5. 06.)
Comparative naval strength. (A. N. G. vom 2. 6. 06.)
The big battleship craze. (M. E., Juni 1906.)
Korrektionskurven zur Richtigstellung des Konstruktionsplanes eines Schiffes. (M. S., 1906, Nr. 6.)
Schiffbau. (D. F., 1906, Nr. 6.)
Les transports auxiliaires italiens »Steropе« et »Bronte«. (Y., Nr. 1474 vom 9. 6. 06.)
Le cuirassé d'escadre »Patrie«. (A. Ma. vom 20. 5. 06.)
Les nouveaux cuirassés monstres. (Ebenda.)
Steam trials of H. M. S. »Africa«. (Eg. vom 8. 6. 06.)
Entwicklung und Konstruktion der Schiffsdampfturbine. (S., Jahrg. 7, Nr. 17.)

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Historique de la balistique extérieure à la commission de Gâvre. (R. M., März 1906.)
Das deutsche Infanteriegewehr 98 und die S-Munition. (Prometheus, Nr. 866; U., Jahrg. 8, Nr. 37.)
Der Wettstreit zwischen Geschütz und Panzer. (Dingler's Journal, Bd. 321, Nr. 21, 22, 23, 24.)
Munitionsaufzug samt Ladevorrichtung für Turmgeschütze. (M. A. G., 1906, Nr. 5.)
Naval gunnery. Phenomenal firing by H. M. S. »Drake«. (N. M. R. vom 31. 5. 06.)
Improvement in naval gunnery. (A. N. J. vom 19. 5. 06.)
New Springfield sights. (Ebenda.)
Bemerkungen über die Marineartillerie im Kriege 1904. (M. Sb., 1906, Nr. 3.)
The new Vickers-Maxim 12 inch breech-loading wire-wound gun. (S. A. vom 26. 5. 06.)

Digitized by Google

Die Vorgänge im Inneren des Gewehres beim Schuß. (K. T., 1906, Nr. 5.)
Selbstladegewehre. (Ebenda.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

The stability of submarines. (Eg. vom 25. 5. 06.)
The use of the periscope in submarine torpedo boats. (S. A. Suppl. vom 19. 5. 06.)
La guerre de mines. (Y., Nr. 1473 vom 2. 6. 06.)
Turbinentorpedo Bliß-Leavitt. (M. S., 1906, Nr. 6.)
Ein deutsches Unterseeboot vor 55 Jahren. (D. F., 1906, Nr. 6.)
Die Bedeutung des Torpedos im modernen Seekriege. (U., Jahrg. 8, Nr. 37.)
Unterseeboote im russisch-japanischen Kriege. (D. O., 1906, Nr. 24.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Materialien zur Geschichte der Belagerung von Port Arthur. (M. Sb., 1906, Nr. 3)
The land defences of coast batteries. (U. S. M., Juni 1906.)

Maritime und militärische Fragen.

Condition of the navy personnel. (A. N. J. vom 5. 5. 06.)
The new scheme of naval training. (E. vom 18. 5., 25. 5. 06; N. M. R. vom 24. 5., 31. 5. 06; Eg. vom 18. 5., 1. 6. 06; N. L. J., 1906, Nr. 6.)
A new tactical system. (J. U. S. I., Mai 1906.)
Speed and tactical advantage. (N. M. R. vom 24. 5. 06.)
Neuorganisation der französischen Flotte. (U., Jahrg. 8, Nr. 35.)
La future répartition de nos forces navales. (Y., Nr. 1472 vom 26. 5. 06.)
Les marines Anglaise, Française et Allemande. (A. Ma., 1906, Nr. 33.)
The naval manoeuvres. (N. M. R. vom 31. 5., 7. 6. 06; A. N. G. vom 9. 6. 06; S. W. vom 6. 6. 06; E. vom 8. 6. 06.)
Neugründung der russischen Flotte. (M. Sb., 1906, Nr. 3.)
Zu den Siegen des Kreuzerkrieges. (Ebenda.)
Die Peiyang-Armee. (O. L., 1906, Nr. 17.)
The growth of the American navy since the war with Spain. (U. S. M., Juni 1906.)
Un dernier mot sur la future répartition des nos forces navales. (Y., Nr. 1473 vom 2. 6. 06.)
Fleets Great Britain and foreign countries. (N. L. J., 1906, Nr. 6.)
Comparison of the French and German navies. (M. E., Juni 1906.)
Die türkische Armee. (I. R. A. F., Beiheft 75.)
The anti-Dreadnought school. (N. M. R. vom 7. 6. 06.)
La distance de combat. (M. d. F., 1906, Nr. 23.)
Punitions et récompenses dans les équipages de la flotte. (Ebenda)
Les inspections générales de nos flottilles de torpilleurs. (Y., Nr. 1474 vom 9. 6. 06.)
Le jeu de la guerre maritime. (L. M., Mai 1906.)
La marine Autrichienne. (A. Ma. vom 20. 5. 06.)
Naval engineer cadets. (N. M. R. vom 14. 6. 06.)
L'administration centrale de la marine une réforme en cours. (Y., Nr. 1475 vom 16. 6. 06.)
Les manoeuvres d'armée navale en 1906. (Y., Nr. 1475 vom 16. 6. 06; M. d. F., 1906, Nr. 24)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Home defence. (A. N. G. vom 19. 5. 06.)
Naval appropriation bill. (A. N. J. vom 12. 5., 19. 5. 06; A. N. G. vom 19. 5. 06.)

Digitized by Google

Cost of warships. (N. M. R. vom 24. 5. 06.)
England und die Abrüstung. (U., Jahrg. 8, Nr. 35.)
British versus German naval policy. (A. N. J. vom 12. 5. 06.)
Foreign naval programs. (Ebenda.)
Naval rivalries, Austria and Italy. (N. M. R. vom 31. 5. 06.)
Budgetvoranschlag der italienischen Marine 1906/07. (M. S., 1906, Nr. 6.)
Die britische Machtstellung im Mittelmeer. (D. F., 1906, Nr. 6.)
England's naval strength. (S. W. vom 6. 6. 06.)
Admiral Fremantle on the naval situation. (N. M. R. vom 14. 6. 06.)
The government and the fleet. (E. vom 15. 6. 06.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Proposed Norwich-Yarmouth ship-canal. (E. vom 18. 5. 06.)
Zur Geschichte des Suezkanales. (H., 1906, Nr. 21.)
Neuere Helgenkrane in England. (S., Jahrg. 6, Nr. 16, 17.)
Elektrisch betriebene Riesenkrane. (Ebenda.)
Sul porto di Palermo. (Ri. M., Mai 1906.)
Der Teltowkanal. (Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, 1906, Nr. 22, 23.)
Transit du dock Dewey par le Canal de Suez. (Y., Nr. 1474 vom 9. 6. 06.)
Hellinganlagen für die japanische Marine. (S., Jahrg. 7, Nr. 17.)

Sanitätswesen.

Über Malariaerkrankungen an Bord. (S. T. H., 1906, Nr. 11.)
La guerre navale russo-japonaise en 1904/1905. (A. M. N., 1906, Nr. 5.)
Livret médical individuel dans la marine. (Ebenda.)
Health in war. (N. M. R. vom 14. 6. 06.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Questions de soldes. (Y., Nr. 1471 vom 19. 5. 06.)
Naval victualling. (A. N. G. vom 26. 5. 06; N. M. R. vom 31. 5. 06.)

Rechtsfragen.

Auslegung der großen Haverei. (H., 1906, Nr. 21.)
Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen. (H., 1906, Nr. 22, 23, 24.)

Koloniale Fragen.

Über die Aufstandsbewegung in Deutsch-Südwestafrika. (M. W., 1906, Nr. 65.)
Vom werdenden „Größer-Frankreich in Afrika". (D. M., Juni 1906.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die Tetraeder-Schiffsform oder Doppelkeilform. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 22.)
Vom holländischen Segelsport. (Ebenda.)
Eine einheitliche Meßformel für Kanoes. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 22, 23.)
Bateau américain pour la sonderklasse. (Y., Nr. 1472 vom 26. 5. 06.)
La nouvelle conférence pour la jauge internationale à Londres. (Y., Nr. 1475 vom 16. 6. 06.)
Kreuzer von 7,5 Segellängen. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 23.)

Geschichtliches.

Une bataille du Navarin-Lepante ignorée. (R. M., März 1906.)
La bataille de la Hougue. (L. M., Mai 1906.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

La télégraphie sans fil en France. (M. d. F., 1906, Nr. 22.)

Submarine telegraph enterprise. (Eg. vom 1. 6. 06.)
The new Portsmouth coal depot. (S. W. vom 10. 5. 06.)

Nautische Fragen.

Längenbestimmung zur See aus Mondhöhen ohne Chronometer. (H., 1906, Nr. 22.)
Leuchttürme und Seezeichen. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 23.)
Über moderne terrestrische Nautik. (M. S., 1906, Nr. 6.)
Oberflächenströmungen im Kattegat und Sund. (A. H., 1906, Nr. 6.)
Bodengestaltung des nordwestlichen Indischen Ozeans. (Ebenda.)
Bemerkenswerte Stürme. (Ebenda.)
Gnomonisches Absetzen des Poldreiecks. (Ebenda.)
Das Journal der Deutschen Seewarte für zwei Chronometer. (H., 1906, Nr. 24.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Deutsche Handelsschiffahrt und französische Schiffahrtspolitik. (A. S. Z., 1906, Nr. 20.)
Transatlantic lines and steamships. (N. G. vom 3. 5., 17. 5. 06.)
Linienreedereien und Schiffe in wilder Fahrt. (U., Jahrg. 8, Nr. 35.)
Unsere Küstenfahrer. (H., 1906, Nr. 21.)
The American merchant marine. (N. G. vom 17. 5., 24. 5., 31. 5. 06.)
Die japanische Handelsflotte nach dem Kriege. (H., 1906, Nr. 23.)
Ships and ports. (E. vom 8. 6., 15. 6. 06.)

Handels- und Verkehrswesen.

The foreign trade of Japan. (Eg. vom 18. 5. 06.)
Our trade with Canada. (E. vom 25. 5. 06.)
Die neue Bahn Suakin—Berber. (M. S., 1906, Nr. 6.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

The »Montagu« mishap. (A. N. G. vom 2. 6. 06; Y., Nr. 1475 vom 16. 6. 06; N. M. R. vom 7. 6. 06.)
Strandings-Statistik for Island 1879—1903. (T. f. T., Mai 1906.)
Lichter und Signale der Fischerfahrzeuge. (H., 1906, Nr. 23.)

Verschiedenes.

Coast erosion and reclamation. (E. vom 1. 6. 06.)
Die Forschungsreise S. M. S. „Planet". (A. H., 1906, Nr. 6.)

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift für das gesamte Leben der Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering. — E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York). — M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Digitized by Google

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Hebung S. M. Tpdbt. „S 126“.

Digitized by Google

Die englische Seemachtpolitik und die Versorgung Großbritanniens in Kriegszeiten.

VI.

Daß man mit den maritimen Machtmitteln Englands in der Gegenwart vollkommen imstande sei, eine Landung größerer feindlicher Truppenmengen zu verhindern, darüber sind sich die maßgebenden Stellen Englands ebensowenig im Zweifel, wie darüber, daß z. B. die Durchführung einer effektiven Blockade der englischen Küste auch für eine Kombination verschiedener Gegner undurchführbar ist. Der Auftrag für die Königliche Kommission lautete daher, die Mittel zu prüfen, mittels deren man, „abgesehen von der Aufstellung einer starken Flotte", die Zufuhren besser sicherstellen und heftige Preisschwankungen vermeiden könne.

Hinsichtlich der Exportprobleme hegt man bei dem derzeitigen Stand des Völkerrechts keine Besorgnisse. Nachdem man den erstgedachten Standpunkt hinsichtlich der Verteidigungsfähigkeit gewonnen hatte, konnten sie, soweit die britischen Industrien in Frage kommen, unerörtert bleiben. Sie werden nur indirekt durch die Importfrage beeinflußt, und ferner würde die britische Schiffahrt natürlich ganz allgemein durch die Kriegslage in Mitleidenschaft gezogen werden. Auch wenn das Vorhandensein nennenswerter gegnerischer Kreuzerflotten aber den englischen Seeverkehr bedrängte, würden Exporte unter neutraler Flagge dauernd stattfinden.

Für die Importfrage waren die Probleme durch die Feststellung, man werde die britischen Häfen voraussichtlich freihalten können, keineswegs erschöpft. Hier kommt es nicht allein darauf an, daß Schiffe, die in die Nähe von England und seiner Hauptkolonien gelangen, mit Sicherheit darauf rechnen können, eine freie Einfahrt zu finden, sondern man muß die Sicherheit haben, daß der Gegner nicht durch die Aufbietung einer erheblichen Kreuzermacht den Verkehr auf den großen Handelsstraßen der Welt unterbrechen kann. Es ergab sich somit einmal die Frage, woher und wie die Waren nach Großbritannien gelangten und ob man die Hauptverkehrs-

Digitized by Google

straßen mit Sicherheit, ohne durch Abkommandierung von zahlreichen Kreuzern die Kampfkraft der Schlachtflotte zu schwächen, werde offen halten können. Sodann aber war ein anderes Problem, ob nicht die Abhängigkeit der britischen Versorgung von einzelnen Ländern eine derartige sei, daß ein Aufhören des Verkehrs, sei es infolge eines Krieges mit einem bestimmten Hauptversorgungsgebiet oder feindlichen Dazwischentretens, ernsthafte Gefahren mit sich brächte.

Man mußte auf alle Fälle die Möglichkeit einer zeitweiligen vollständigen oder teilweisen Unterbrechung einzelner Handelszweige insofern in Betracht ziehen, als man sich klar machte, mit welchen Vorräten das Land im Falle des teilweisen oder vollkommenen Zufuhrausfalles rechnen durfte. Letztere Frage war der naturgemäße Ausgangspunkt aller Erwägungen, nachdem das Verhältnis zwischen heimischer Erzeugung und Einfuhr des Bedarfs festgestellt war. Das Resultat lautete, daß man in normalen Zeiten folgende Vorräte besaß: Während einer Periode von 11 Jahren hatte man ständig mit neun kurzen Ausnahmen, von denen sieben in den ersten 7 Monaten des Jahres 1899 lagen, im ganzen für mehr als 7 Wochen Vorräte des Hauptnahrungsmittels, Weizen, bei den Landwirten, im Lande, in den Häfen, bei den Müllern, Mehlhändlern und Bäckern aufzuweisen gehabt. In der Regel waren die Vorräte größer. Eine Vorratsmenge von weniger als $6^1/_2$ Wochen Bedarf ist überhaupt nicht vorgekommen. (Die Ansicht einzelner Kommissionsmitglieder, daß dies vorkommen könne, schien der Mehrheit nicht stichhaltig.) Von Mais und Gerste hatte man ständig zwischen $^1/_2$ und 1 Million Quarters im Lande. Die Fleischvorräte sind natürlich verhältnismäßig gering. In London und Liverpool findet sich nur für etwa einen Monat Vorrat an gefrorenem Fleisch, doch gibt der große Viehstand des Landes die Möglichkeit einer nennenswerten Ergänzung. Von Käse hat man im Sommer etwa für 1 Monat, im Winter für 10 Wochen, von Butter bei den Detailisten für 7 bis 10 Tage, von Eiern maximal für 4 bis 5 Wochen, minimal 7 bis 10 Tage Vorräte. Von sonstigem unentbehrlichen Lebensbedarf betrug der Vorrat

an Tee	Vorräte für 1 Monat beim Detailisten, " " 5 Monate bei Grossisten und unter Zollverschluß;
" Kaffee	" " 1 Monat beim Detailisten, " " 24 Monate unter Zollverschluß;
" Zucker	" " 3 Monate;
" Konserven	" " 1 Monat beim Detailisten, " " 3 Monate beim Importeur.

Für die weiteren Hauptwarenhandelsartikel fand man folgendes:

an Baumwolle	Vorräte in Liverpool 6 Monate, ausnahmsweises Minimum $2^1/_2$ Wochen, Vorräte in Fabriken 5 Monate;
" Wolle (ausländische) . .	Vorräte für 2 bis 3 Monate,
" " (heimische) . . .	" " 6 Monate;
" Mohair, Alpacca . . .	" " 6 "
" Flachs	" in Dundee maximal 9 Monate, " " " minimal 4 bis 5 Monate;
" Jute	" " " maximal 10 bis 12 Monate, " " " minimal 4 bis 5 Monate;
" Seide (roh)	" für wenige Monate,
" " (sonstige) . . .	" kurze Zeit, " in den Fabriken 2 bis 3 Monate;
" Eisenerz (ausländisches)	" für 1 bis 2 Monate;

Digitized by Google

an Holz (weichem) . . .	{ Vorräte maximal 8 Monate, = minimal 1¾ Monate;
= Holz (hartem)	?
= Häuten und Leder . .	Vorräte für 6 bis 9 Monate;
= Petroleum	= = 6 Monate;
= Gummi	= = 6 bis 8 Monate;
= Tabak	= = 1 bis 2 Jahre.

Die Zugänglichkeit der britischen Küsten vorausgesetzt fragte es sich nun, ob und wie man die Zufuhrwege offen halten könne. Die Untersuchung zeigte mehr als je die Vielgestaltigkeit der Gebiete, aus denen der britische Markt in der ganzen Welt Zufuhren aufsaugt, eine Entwicklung, die sich nicht nur auf die Gesamtheit der Waren bezieht, sondern auch in zunehmendem Maße für die einzelnen Artikel gilt, indem man für jede Ware schon aus kaufmännischen Gründen sich ständig vermannigfachte Versorgungsquellen zu erschließen bestrebt ist, um nicht einzelnen Lieferanten ein zu großes Übergewicht zu geben. Am charakteristischsten zeigt sich dies beim Weizen, der in ganz regelmäßigem Turnus aus der ganzen Welt ankommt. Der Weizen der Hauptzufuhrgebiete beginnt in England zu erscheinen:

Im Januar	von der pazifischen Küste,	
= Februar und März	= Argentinien,	
= April	= Australien,	
= Mai	= Indien,	Kalkutta und Bombay,
= Juni		Delhi,
= Juli		Karachi,
= Juli und August .	= Nordamerika (Winterweizen),	
= September u. Oktober	= Nordamerika und Rußland (Sommerweizen),	
= November	= Kanada.	

Eine gleiche Mannigfaltigkeit zeigt sich bei manchen anderen Produkten, so z. B. neuerdings bei Früchten, gleichfalls im Zusammenhang mit der Jahreszeit, während auch bei von der Jahreszeit nicht abhängigen Erzeugnissen die Zahl der Ursprungsländer zunimmt. Immerhin aber ist England für sehr notwendige Waren doch in starkem Umfange von einzelnen fremden Versorgungsgebieten abhängig, und es ist bekanntlich einer der Gründe in der Schutzzollkampagne, daß man solche, die bisher überwiegend vom Auslande kommen, in Zukunft lieber aus den Kolonien beziehen möchte. Für gewisse Mineralien und Petroleum, die natürliche Produktionsstellen haben, ist ein beliebiger Wechsel ausgeschlossen. Es kann sich höchstens darum handeln, inwieweit man z. B. amerikanisches Petroleum durch russisches ersetzt und umgekehrt. Für die Baumwoll-, Getreide-, Leder- und Holzversorgung dagegen ließe sich wohl durch eine entsprechende Politik einiges erreichen. Man hat seit längerer Zeit die alten Bestrebungen zur Hebung der Baumwollproduktion unabhängig von Nordamerika in den britischen Kolonien nachdrücklich wieder aufgenommen und auch die Getreidefrage unter diesem Gesichtspunkt lebhaft erörtert.

Die Abhängigkeit der Versorgung Großbritanniens von Nordamerika ist schon vor Jahrzehnten Gegenstand von politischen Erörterungen gewesen. Die nordamerikanischen Südstaaten rechneten auf englische Intervention im Sezessionskriege, damit Lancashire die Baumwollzufuhren nicht gestört würden. Es ist anderseits neuerdings, freilich wohl mit Unrecht, behauptet worden, England wäre tatsächlich damals durch

Digitized by Google

sein Getreidezufuhrbedürfnis veranlaßt worden, nicht zuungunsten der Nordstaaten zu intervenieren.*) In der Tat ist im Laufe der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts England in seiner Versorgung mit Getreide, Fleisch, Konserven, Schmalz, Petroleum und Baumwolle in einer sehr großen und steigenden Abhängigkeit von den Vereinigten Staaten gewesen. Eine Sperrung der Zufuhren infolge eines Krieges mit diesen etwa infolge der Venezuelabotschaft des Präsidenten Cleveland würde sehr tiefgreifende Wirkungen gehabt haben. Von den gesamten britischen Einfuhren 1900 im Werte von 10½ Milliarden Mark entstammten 2,8 Milliarden oder mehr als ein Viertel den Vereinigten Staaten. Großbritannien empfing von hier dem Werte nach 66,2 Prozent seines Weizens, 48 Prozent seines Maises, 55,3 Prozent seines Fleisches (frisch und konserviert), 93,5 Prozent seines Schmalzes, 82,9 Prozent seines Petroleums, 82,7 Prozent seiner Baumwolle.

Es ist amerikanischerseits ständig behauptet, daß England so stark von der nordamerikanischen Versorgung abhängig wäre, daß es sich schon aus diesem Grunde auf einen Konflikt nicht einlassen könne. Namentlich in der Getreidefrage würde ein Embargo auf die Getreideausfuhr nach England in Großbritannien sofort eine Hungersnot hervorrufen. Neuerdings hat sich das aber wieder geändert.

Die Zufuhrquellen des großbritannischen Bedarfs an Weizen und Weizenmehl verteilen sich, wie folgt:

	1871—1875 Prozent	1898—1902 Prozent	1904 Prozent
Britische Kolonien und Besitzungen . .	10,9	19,0	39,1
Europa (einschl. Türkei)	41,4	8,8	25,4
Vereinigte Staaten von Amerika . . .	39,9	62,2	15,9
Südamerika	2,9	9,7	19,2
Sonstige Länder	4,9	0,3	0,4
	100	100	100

Gerade auf diesem Gebiete hatte zeitweilig die Zufuhr aus den Vereinigten Staaten wirklich ein so bedenkliches Übergewicht erreicht, wie einst vor der Baumwollenhungersnot hinsichtlich der Baumwolle. Seither aber ist eine nennenswerte Verschiebung eingetreten. Während die Zufuhren im Jahre 1902 noch ganz überwiegend aus den Vereinigten Staaten kamen, hatte dies in den folgenden Jahren rapide abgenommen, während andere Gebiete, vor allem Rußland und Argentinien, aber auch die britischen Kolonien einigermaßen zugenommen haben.

Es stellten sich die Zufuhren:

*) Vgl. Emerson D. Fite: „The Agricultural Development of the West during the Civil War“ in „Quarterly Journal of Economics“, Februar 1906; siehe auch die Belege hierfür in meiner gerade erschienenen Arbeit über die amerikanische Wirtschaft während des Sezessionskrieges in „Baumwollproduktion und Pflanzungswirtschaft in den nordamerikanischen Südstaaten“, Band II, Buch 1 und 2, Leipzig 1906.

Digitized by Google

(in Millionen englischen Zentnern)

Einfuhrländer	1901	1902	1903	1904
Vereinigte Staaten	74,9	72,8	52,3	21,1
Rußland	2,9	7,4	19,3	26,5
Rumänien	0,6	2,4	3,5	1,7
Argentinien	9,3	5,1	15,9	24,5
Britisch-Indien	3,7	9,9	19,1	28,6
Canada	9,6	13,7	16,2	10,2
Australien	7,0	4,7	—	12,8
Kleinere Ausfuhrstaaten	4,6	4,6	4,3	7,6
Summe . . .	112,6	130,6	130,6	133,0

Im Jahre 1905 empfing Großbritannien von den Vereinigten Staaten an Weizen und Weizenmehl nicht mehr ganz 12 Prozent seiner Gesamteinfuhr*) (1 Zentner Mehl = 1,39 Zentner Weizen). Die Königliche Kommission nahm daher mit Recht an, daß heutigentags ein Defizit in der Getreidezufuhr aus den Vereinigten Staaten unschwer durch vermehrte Zufuhren aus anderen Ländern, vor allem Argentinien, Rußland und Indien, wieder wettgemacht werden könnte; was für Rußland allerdings wohl bei augenblicklicher Lage der Dinge für absehbare Zeit etwas zweifelhaft erscheinen mag.

VII.

Auf Grund des genau erkannten Tatsachenmaterials wurde den sachverständigen Kommissaren der Admiralität eine Anzahl interessanter Fragen vorgelegt, um zu ermitteln, wie weit sich die Marine sicher fühle, die Offenhaltung der Hauptzufuhrwege zu gewährleisten. Es war auf alle Fälle anzunehmen, daß in der ersten Zeit eines Krieges eine erhebliche Beunruhigung des britischen Handels und Unterbrechung der Zufuhren stattfinden könne. Nun galt es festzustellen, ob die Marine ihre Vorbereitungen für ausreichend erachte, die Beunruhigung oder Gefährdung speziell der Getreidezufuhren in einer Frist aus dem Wege zu schaffen, die kürzer sein würde als die-

*) Die Zahlen der Einfuhrstatistik sind mit den Zahlen des „Report on Supply of Food" nicht vollkommen zu vergleichen, da erstere sich auf das Kalenderjahr, letztere anscheinend auf das Erntejahr September bis September beziehen. Nach der Einfuhrstatistik bezog Großbritannien:

An Weizen in Millionen Zentnern:

	1904:	1905:
insgesamt	97,8	97,1
davon: aus den Vereinigten Staaten	7,1	6,6
aus Rußland	23,5	24,7
aus Argentinien	21,4	23,2
aus Ostindien	25,5	22,8

An Weizenmehl in Millionen Zentnern:

im ganzen	14,7	12,0
davon aus den Vereinigten Staaten . .	8,3	5,7

Digitized by Google

jenige, für welche die ermittelten Minimalvorräte an Weizen reichten. Nur diese Sicherheit konnte die Gewähr gegen eine tatsächliche Hungersnot — das Schlimmste, was Großbritannien abgesehen von einer feindlichen Landung drohen kann — bieten.

Die Kommissare aber erklärten es für zweifellos, daß bei dem heutigen Stande der britischen und fremdländischen Kriegsvorbereitungen in einem Kriege die britische Marine dieser Aufgabe gewachsen sei. Sie nehmen an, daß in einer Frist von weniger als 7 Wochen nach dem Kriegsausbruch jede feindliche Flotte, sei es niedergekämpft sei es blockiert sein wird, und daß inzwischen eine solche Organisation der Überwachung und Abpatrouillierung der Zufuhrstraßen oder des Konvoyierens der Handelsflotte auf bestimmten Zügen von Nord- und Südamerika, vom Mittelmeer, um das Kap oder von der Ostsee durchgeführt sein wird, daß der Handelsverkehr der Zufuhrflotte mit Sicherheit fortgesetzt werden kann. Zu diesem Zweck wünschte der Kommissar, Admiral Sir Cyprian Bridge, nur eine ständige Fühlung zwischen Handelsmarine und Kriegsmarine herzustellen, und unter diesem Gesichtspunkt ist neuerdings bei den Manövern eine Mitwirkung der Handelsmarine veranlaßt. Immerhin nimmt man an, daß auch im weiteren Verlauf des Krieges durch Kreuzerangriffe und Kaperei einige weitere Beunruhigungen des Handels eintreten könnten.

Die beiden Eventualitäten, die wahrscheinliche Verkehrseinschränkung in der allerersten Zeit und spätere Unbequemlichkeiten und Beunruhigungen vermögen nun aber zweifellos eine andere Reihe von Konsequenzen zu zeitigen. Die Erfahrungen aller bisherigen Kriege, in die Großbritannien verwickelt, und auch mancher Kriegsereignisse, bei denen es nur indirekt beteiligt war, haben stets erhebliche Kostenerhöhungen für Lebensbedarf und andere Waren, Preistreibereien und Spekulationen im Gefolge gehabt. Die Gefahr der Wegnahme von Schiffen — wenn man selbst Kriegführender war auf allen Gebieten, wenn man sich am Handel mit kriegführenden Staaten beteiligte in gewissen Richtungen — hatte stets eine nennenswerte und vielfach eine gewaltige Steigerung der Seeversicherungsprämien hervorgerufen. Im Anschluß daran steigerten sich die Seefrachtsätze, und eine sehr erhebliche Verteuerung des Seetransports trat selbst auf unbeteiligten Märkten vielfach ein. Ein Krieg Großbritanniens selbst müßte derartige Konsequenzen im eminentesten Maße zeitigen, und außerordentliche Erscheinungen würden auf den englischen Märkten eintreten. Der Effekt würde heute so stark und stärker sein als je, da Großbritannien selbst etwa die Hälfte der ganzen Welthandelsflotte sein eigen nennt. Ferner kämen die Schiffe derjenigen Mächte, mit denen es im Krieg befindlich ist, nunmehr für die Besorgung seines Handels nicht in Frage. Solange eine nennenswerte Gefahr für seine eigenen Schiffe besteht, würde eine ganz ungeheuerliche Steigerung der Seefrachten und Seeversicherungssätze eintreten.

Die Befürchtung, daß die Inanspruchnahme eines Teiles des britischen Schiffsparks durch die Kriegsmarine für militärische Zwecke eine wesentliche Reduzierung der Handelsflotte zur Folge haben würde, ist von maßgebender Stelle als irrig bezeichnet. Mehr als 7,86 Millionen britischer Dampfschiffstonnage 1903, heute mehr als 8 Millionen, stehen für den Außenhandel zur Verfügung. Die britische Handelsflotte hatte 1904 eine Tragfähigkeit von über 20 Millionen Gewichtstonnen. Mehr als 2000 Schiffe von über 1500 Netto-Registertonnen verkehren zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Auslande, die übrigen teilweise zwischen fremden Ländern, teils ist ihre

Digitized by Google

Größe unter 1500 Tonnen. Über 900 der Schiffe im Auslandsverkehr Großbritanniens gehören festen Linien an, über 1100 fahren in wilder Fahrt. Etwa je die Hälfte des britischen Weizens wird durch feste Linien bzw. durch wilde Frachtfahrer zugeführt, und für seine Beförderung sind etwa 6 Prozent des gesamten britischen Schiffsraums nötig. Die Weizentransporte machen etwa $^1/_7$ der gesamten Transporte im Nordatlantik, $^1/_8$ der Transporte vom Mittelmeer (hier einschl. des Verkehrs durch den Suezkanal) und $^1/_{10}$ der südatlantischen Zufuhren aus. Die Weizenzufuhr vollzieht sich heute natürlich ganz überwiegend auf britischen Schiffen, wie denn überhaupt fremde Flaggen im Auslandsverkehr der britischen Häfen nur zu etwa $^3/_{10}$ des gesamten britischen Verkehrs beteiligt sind. Die Inanspruchnahme von Räumen für militärische Zwecke würde nicht zu Buch schlagen. Speziell die raschen Schiffe für Kreuzerzwecke sind ja auch sonst nicht Frachtschiffe, sondern Passagierdampfer.

Seither haben alle Kriege, ja schon Kriegsgerüchte, wie mehrere Tabellen des Berichts zeigen, einen starken Einfluß auf die Preise ausgeübt, und dies ist von ernormer Wichtigkeit heute, wo man ganz auf die Weltmarktzufuhr angewiesen ist.

Die Steigerung der Seeversicherungsprämien für britische Schiffe und ihre Ladung bzw. das entsprechende Anziehen der Seefrachten auf nichtbritischen neutralen Schiffen würde für Weizen und andere Nahrungsmittel und Rohmaterialien aber auf alle Fälle eine enorme Belastung bilden und mehr als proportionale Preissteigerungen hervorrufen, selbst wenn diese Waren nicht vom Gegner für Kriegskonterbande erklärt werden sollten und damit auch der Transport wenigstens auf neutralen Schiffen nicht großem Risiko ausgesetzt wäre.

Schon die Zeit der Napoleonischen Kriege, in welcher man sich im wesentlichen selbst zu versorgen imstande war, brachte eine Steigerung der Getreidepreise von 49,3 sh pro Quarter Weizen im Jahre 1793 auf 69 sh 1799, 113,10 sh 1800, 106 sh 1810 und 126 sh im Jahre 1812.*)

Es befanden sich 1901/02 jeweilig ein um die andere Woche für Großbritannien oder „for order“ schwimmend unterwegs:

September bis November	1 144 800	engl. Zentner,
Dezember bis Februar	1 585 920	= =
März bis Mai	2 380 960	= =
Juni bis August	968 160	= =

Die Zufuhren verteilten sich also verhältnismäßig regelmäßig über das Jahr. Eine tatsächliche oder drohende Unterbrechung oder Gefährdung würde aber zweifellos eine Preissteigerung herbeiführen, die weit über das Verhältnis des tatsächlich ausfallenden Quantums hinausgeht, und die erhöhten Transportkosten würden die Preise während eines erheblichen Teils des Krieges auch an sich nennenswert steigern müssen. Damit wäre für breite Volksschichten die Voraussetzung für jenes Korrelat einer Hungersnot aus Warenmangel gegeben: eine Hungersnot infolge von Teuerung bzw. von Unfähigkeit, den Lebensunterhalt bei den stark gesteigerten Lebensmittelpreisen zu bezahlen.

Von einer Seite ist betont, daß durch einen solchen Zustand erhebliche Gefahren für die Kriegführung drohten, insofern die öffentliche Meinung einen ungebührlichen

*) Vgl. Leone Levi, History of British Commerce, S. 83, 195.

Digitized by Google

Druck dahin auszuüben versuchen könne, daß die Zufuhrwege unter allen Umständen offengehalten würden, und hierdurch könnte die gesamte Kriegführung nachteilig beeinflußt werden. Die Admiralität erklärte jedoch, daß sie einer solchen Beeinflussung unter keinen Umständen nachgeben und sich ausschließlich nach den Erfordernissen der militärischen Aufgaben richten würde. — Immerhin dürfte es kaum eine Form der militärischen Kriegsvorbereitungen geben, die den drohenden Übeln einer Preissteigerung, Teuerung und eines hierauf beruhenden Notstandes der ärmeren Klassen steuern könnte. Man hat demgemäß die Frage geprüft, ob nicht die Anwendung anderer Vorbeugungsmittel wünschenswert bzw. notwendig sei, um die Kriegsvorbereitungen im engeren Sinne zu ergänzen.

Zwei Reihen von Vorschlägen sind dabei vor allem in den Vordergrund getreten: 1. Steigerung der Getreidevorräte im Lande; 2. staatliche Seeversicherung für Kriegszeiten. Endlich wurde auch ein Vorschlag eingehender erörtert, ob es sich empfehlen würde, schon in Friedenszeiten Vorbereitungen zu treffen, welche den Staat in die Lage versetzten, in Kriegszeiten die Armenpflege erheblich auszudehnen.

VIII.

Der schwächste Punkt in der Position Englands ist jedenfalls die Weizenzufuhr. Ist auch in der Regel der Vorrat nennenswert höher als das Minimum von 6½ Wochen, so kommt es hier doch durchaus auf die vollständige Sicherheit an, daß man jederzeit ununterbrochene und fortgesetzte Zufuhren erhält. Wilde Spekulationen, Preistreibereien und Paniken wären sonst die zweifellose Folge. Neben den Erwägungen, daß vor Ablauf der angegebenen Frist die Marine sich sicher fühlt, die Handelsstraßen für Transporte zu beherrschen, legte man in der Kommission besonderen Wert auf diejenige, daß die Vereinigten Staaten ein lebhaftes Interesse daran hätten, in einem Krieg anderer Mächte mit England Weizen, oder überhaupt Nahrungsmittel, nicht als Kriegskonterbande anzuerkennen. Man hoffte, sie würden die Einreihung derartiger Artikel in die Kriegskonterbande, als gegen ihr Interesse verstoßend, nicht anerkennen und dadurch die Versorgung durch amerikanische oder sonstige neutrale Schiffe sicherstellen.

Es hat aber eine größere Zahl von Kommissionsmitgliedern und Sachverständigen sich mit all diesen voraussichtlichen Sicherheiten nicht zufrieden geben wollen, und wenn auch nicht von der Majorität, so ist von einer erheblichen Minorität ein positives Vorgehen zwecks ständiger Haltung größerer Getreidevorräte in Großbritannien in Vorschlag gebracht. Dies kann erreicht werden: 1. durch Ankauf und Lagerung von Weizen von Staats wegen, 2. durch unentgeltliche Lagerung privaten Weizens in Regierungsspeichern oder durch Prämiengewährung für lagernden Weizen, 3. durch die Vorschrift, daß Weizen vor Übergang in den Konsum eine Zeit im Lande gelagert haben muß, 4. durch Erhebung einer Steuer für importierten Weizen, welcher nicht vor dem Konsum eine bestimmte Frist gelagert hat. — Die Gedanken knüpfen mehr oder weniger an die alte Magazinierungspolitik für Kriegszeiten an, die schon in früheren Zeiten ein große praktische Rolle gespielt hat*), und auch in Deutschland ist die Frage gelegentlich des

*) Vgl. die Untersuchungen von Naudé über die ältere Getreidepolitik in den Acta Borussica.

Digitized by Google

Antrages Kanitz in der zweiten Hälfte der 90er Jahre erörtert, zwar in erster Linie aus Gründen der Landwirtschaftspolitik, doch wurde dabei immerhin das militärische Interesse mit betont. Seitens der Majorität der Kommission und der öffentlichen Meinung hat man sich für die Vorschläge noch nicht erwärmen können. Man möchte eine derartige, von den Grundsätzen der gesamten britischen Wirtschaftspolitik fundamental abweichende Maßnahme, wenn irgend möglich, vermeiden und hofft, der Notwendigkeit durch die machtpolitischen Hilfsmittel und das Völkerrecht überhoben zu sein. Ob es aber bei dem ständig steigenden Getreideeinfuhrbedürfnis nicht früher oder später zu irgendwelchem Vorgehen in dieser Richtung kommen wird, mag dahingestellt bleiben; und während eine starke Minorität für diesen oder jenen der Vorschläge eintritt, ist auch die Majorität der Beschaffung unentgeltlicher Lagergelegenheit nicht absolut ablehnend gegenübergetreten. Man hat berechnet, daß die Beschaffung von freiem Lagerraum für 4 Millionen Quarters mehr Weizen mit mäßigem Aufwand zu erreichen wäre.

Allseits günstig hat man sich im Prinzip dem anderen Vorschlag gegenübergestellt, an die Stelle der Seeversicherung in Kriegszeiten eine staatliche Versicherung, sofern man das Versicherung nennen kann, bzw. eine Garantie treten zu lassen. Es wurde betont, daß alle bisherigen Erfahrungen lehren, wie die Prämien der Seeversicherung in Kriegszeiten eine Höhe erreichen, die in keinem Verhältnis zu dem tatsächlichen Risiko bzw. dem tatsächlichen Verluste steht. Die britische Reederei hat stets sehr viel höhere Summen an erhöhten Versicherungsprämien opfern müssen, als die tatsächlichen Verluste betrugen, und die Seeversicherungsgesellschaften haben daher übertriebene Gewinne gemacht. Dem wünscht man durch eine staatliche Übernahme der Verluste in Kriegszeiten abzuhelfen.

In den Napoleonischen Kriegen beliefen sich die Seeversicherungsprämien durchschnittlich auf 5 bis 10 Prozent für eine einzelne Reise und stiegen zeitweilig bis auf 40 Prozent, während die britischen Verluste durch die Wegnahme von Schiffen sich nach Mahan auf nicht mehr als $2^1/_2$ Prozent pro anno beliefen. Demgemäß bezahlte das Land eine 8- bis 10mal höhere Prämie, als nötig gewesen wäre. „Im russisch-japanischen Kriege verlor die britische Handelsflotte im ganzen nach John White 110 000 Tonnen. Die Japaner nahmen 56 Dampfer, von denen 11 wieder freigegeben wurden, die Russen 4. Der Wert von 24 Fahrzeugen war in London mit 1,4 Millionen £ versichert. Die „Shipping World“ berechnet den Gesamtwert der während des Krieges genommenen Schiffe auf 3 Millionen £.“*) Hier wie in

*) „Die Weltwirtschaft“, ein Jahr- und Lesebuch, 1. Jahrgang, Teil I, S. 102. „Auch hier stiegen die Versicherungsprämien ganz außerordentlich hoch. Im Oktober 1903 fanden sich Sätze von 10 und dann von 20 sh auf 100 Guineas. Sie sanken im November auf 5 sh, stiegen aber im Dezember wieder auf 20 sh für japanische und 5 sh für neutrale Schiffe. Im Januar finden wir 40, dann 80 sh für Kohle nach Japan, am 10. Januar sogar 100 sh. Kriegsbedarf mußte im Februar mit 42 bis 210 sh bezahlt werden. Als am 25. Februar bekannt wurde, daß die britischen Kohlenschiffe im Roten Meer aufgebracht wurden, stiegen die Sätze für Kohlen auf 15 und 20 Prozent und 5 bis 15 Prozent für die Schiffe. Rückversicherung wurde zu 20 Prozent genommen. Im März zahlten britische Schiffe nach Port Arthur 30 bis 50 Prozent, nach Japan britische Kohlenschiffe 30 sh und mehr. Nach der Einschließung der ersten Flotte und der Aufgabe der Kreuzerfahrten der russischen Freiwilligen Flotte sanken die Sätze, stiegen aber im folgenden Jahre beim Anrücken der zweiten russischen Flotte wieder nennenswert. — Die Kohlenfrachten hatten sich vom 17. Februar

Digitized by Google

allen großen früheren Kriegen haben die Verluste nur einen mäßigen Prozentsatz der Risiken ausgemacht. Die Bildung eines geeigneten Fonds oder einer Kasse mit eventueller Bewilligung öffentlicher Gelder, um die Verlustentschädigungen zu leisten, würde hier eine nennenswerte Abmilderung der Unzuträglichkeiten bringen können und — was auch bei dem Projekt der Magazinierung ein Hauptargument ist — dem Eintreten von Paniken und Preissteigerungen wirksam begegnen.

Der Kommission lagen mehrere ausgearbeitete Projekte von Sachverständigen vor, zu deren Einzelheiten sie keine definitive Stellung nahmen, aber die Erörterung ruht nicht, eine neue Kommission ist hierfür im Gange, und es ist nicht unwahrscheinlich, daß der Vorschlag in dieser oder jener Form zum Gesetz wird. Es handelt sich nicht etwa um neue Ideen, sondern sie sind in England seit den 80er Jahren ständig empfohlen, und auch in früheren Zeiten hat man Ähnliches in Großbritannien und anderen Ländern in Vorschlag gebracht. So wurde in Hamburg in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts der Plan einer staatlichen Versicherung gegen die Verluste durch die plündernden Barbaresken erwogen.*)

Dem Vorschlag für Vorbereitung umfangreicher Armenunterstützung liegt die Erwägung zugrunde, daß in normalen Zeiten $2^1/_2$ Prozent der Bevölkerung der Armenpflege anheimfielen, daß sich aber die Zahl der Notleidenden neben 7 Millionen städtischer auf 3 Millionen ländlicher Armer und Beschäftigungsloser erstrecken würde, demgemäß für etwa 30 Prozent der gesamten britischen Bevölkerung Fürsorge zu treffen wäre. Dem würde man nicht gewachsen sein, bzw. unverhältnismäßige Opfer zu bringen haben, wenn nicht rechtzeitig für ein systematisches Vorgehen die Grundlage geschaffen würde. Im Falle dasselbe Vorgehen wie bei der irischen Hungersnot 1847/48 gewählt würde, d. i. unentgeltliche Ernährung der Hilflosen, Alten, Kranken, Invaliden usw., gleichfalls unentgeltliche Versorgung unfreiwillig Beschäftigungs- und Besitzloser, Unterbringung derjenigen, die keinen Grundbesitz oder kein eigenes Heim haben, dagegen Unterstützung aller derjenigen, die ein Einkommen haben, das nur nicht ausreicht, durch den billigen Verkauf von Lebensmitteln, hofft man bei rechtzeitiger Vorbereitung während eines 6monatigen Krieges durch einen mäßigen Aufwand von vielleicht 200 bis 300 Millionen Mark die Armenpflege bewältigen zu können — eine Schätzung, die mir allerdings recht optimistisch erscheinen will. Dem Projekt stellten sich die maßgebenden Armenbehörden einigermaßen skeptisch gegegenüber und ihm ist bisher keine Folge gegeben.

IX.

Es hat bei oberflächlicher Betrachtung den Anschein, daß für einen so großen aufgebotenen Apparat, wie die Königliche Kommission, der einzige positiv von der Majorität angenommene Vorschlag der Einführung einer Garantieversicherung für Seeschiffahrt und Seehandel in Kriegszeiten selbst in Gemeinschaft mit dem Minoritäts-

1903, wo sie $16^1/_2$ sh pro Tonne von Cardiff nach Ostasien betrugen, bis Oktober auf 26 sh für Wladiwostok, 23 sh für Port Arthur, 21 sh nach Japan gehoben. Anfang 1904 stiegen sie erheblich weiter. Im Februar kosteten Kohlen nach Port Arthur 25 sh, nach Japan 24 sh, nach Hongkong 20 sh."

*) Vgl. Baasch: „Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen", 1896.

Digitized by Google

vorschlage über die Getreidemagazinierung einigermaßen dürftig ist. Tatsächlich aber ist eher das Gegenteil der Fall. Die ausführliche Erörterung hat eben die Überzeugung von der derzeitigen Sicherheit des Landes durch die ständig gewaltigen Aufwendungen für die Flotte derartig befestigt, daß man, deren dauernde Überlegenheit vorausgesetzt, sein Augenmerk lediglich darauf zu richten brauchte, wie man die Gefahr etwaiger Paniken, d. h. das Eintreten wirklicher Mißstände infolge mehr oder weniger imaginärer Befürchtungen vermeiden könne, und weiterhin galt es, die Unbequemlichkeiten von Preissteigerungen infolge gesteigerter Kosten des Schiffahrtsverkehrs zu verringern. Das ist ein stolzes Ergebnis und ein Beleg für die Richtigkeit der Flottenpolitik der Admiralität.

Immerhin ließen die Verhandlungen mancherlei Untertöne anklingen, und manches wurde gestreift oder auch breiter erörtert, was nicht zu bestimmten Vorschlägen im Rahmen der Kommission führte, wohl aber die Anregung für die Erörterung weiterer wichtiger Probleme bot. Natürlich ist nicht alles, was im Zusammenhang mit der Kommission erörtert wurde, auch in die offiziell veröffentlichten Dokumente gelangt. Die Auskünfte der Admiralität über die Pläne hinsichtlich des Handelsschutzes wurden naturgemäß nicht mit abgedruckt. Mancherlei andere Erörterungen dürften nebenher gegangen sein, die nicht in den offiziellen Sitzungen und in Gegenwart der Stenographen stattfanden, bzw. zeigen die Protokolle, wie man sich hier bewußt und absichtlich mehrfach eine Reserve auferlegte.

Ein wichtiges Erörterungsgebiet, das unmittelbar mit den vorliegenden Problemen zusammenhängt, bilden aber noch die einschlägigen seekriegsrechtlichen Kapitel des Völkerrechts. Daß seine Handhabung mit den Versorgungsfragen auf das engste zusammenhängt, liegt ohne weiteres auf der Hand. So mußte die Kommission auch alle diesbezüglichen Erwägungen in ihren Erörterungskreis mit hineinziehen, wenngleich sie sich in ihren Vorschlägen naturgemäß eine große Reserve auferlegte, da hier vielfach außerhalb ihres Aufgabenkreises stehende Fragen, vor allen Dingen politischer Art, entscheidend mit in Betracht kommen.

Ausführliche völkerrechtliche Auseinandersetzungen wurden in höchst wertvollen Memoires der Professoren Holland und Westlake beigebracht und mit den Autoren ausführlich erörtert. Es zeigte sich, daß man auf die bindende Kraft der völkerrechtlichen Sätze keine allzu weitgehenden Hoffnungen setzte. Wenn man dabei auch betonte, daß die Engländer ein festes Völkerrecht sehr wünschten, nur die Ansichten anderer Länder dem widerstrebten, so kam doch auch der Standpunkt klar zur Geltung, daß man sich in Großbritannien in früheren Zeiten bei Aufstellung derjenigen völkerrechtlichen Grundsätze, nach denen man verfahren wollte, stets von der Notwendigkeit des Augenblicks und von den Kriegszwecken entscheidend habe beeinflussen lassen. Spielt schon im ganzen englischen Recht und seiner Handhabung die Public Policy oder die Public Expediency eine fundamentale Rolle, so ist das im eminentesten Maße auf dem Gebiet des Völkerrechts der Fall, wo jede Nation ihren eigenen Standpunkt zu vertreten hat, und die allgemeine Ansicht der Welt nur einen verhältnismäßig schwachen Zaum gegenüber dem energischen Streben nach einer möglichst umfangreichen Interessenvertretung gerade in Kriegszeiten bietet. Der britische völkerrechtliche Standpunkt, wie überhaupt die Anschauungen über das internationale Kriegsrecht beruhte und

Digitized by Google

beruht nicht etwa durchweg auf juristischer Überzeugung, sondern naturgemäß mit darauf, was Englands Kriegführung und gesamten Politik den größten Vorteil bringen kann. Es gibt allerdings, wie die Juristen und Seeoffiziere betonten, eine Anzahl fest anerkannter völkerrechtlicher Sätze, von denen abzuweichen einer Kulturnation äußerst schwer wäre. Zu diesen rechnet man heute z. B. allgemein die Anerkennung der neutralen Küstengewässer, die sogenannte Pariser Seerechtsdeklaration, usw. Daß im Falle dringender Not selbst einzelne von diesen aber nicht gewahrt werden würden, meinten einige der realistischen Sachverständigen, die im übrigen anerkannten, daß es hierbei sich nicht immer um den momentanen Vorteil, sondern um allgemeinpolitische Erwägungen höheren Grades drehen würde. Bekanntlich haben in früherer Zeit die Kontinentalmächte hinsichtlich der Seekriegsrechts im allgemeinen „liberalere" Anschauungen gehabt als die Engländer. Letztere wollten den Gedanken „der Starke ist am mächtigsten allein" möglichst weitgehend ausnutzen, sowohl gegenüber den Feinden, wie gegenüber den Neutralitätsgesetzen; erstere dagegen suchten sowohl als schwächere Kriegführende wie als Neutrale aus völkerrechtlichen Anschauungen betr. Einschränkung der Kriegsrechte möglichst weitgehenden Vorteil zu ziehen. Die Engländer haben in der Frage der direkten und indirekten Kriegskonterbande stets in Kriegen, in die sie selbst verwickelt waren, einen sehr scharfen Standpunkt eingenommen, die Freiheit der Neutralen möglichst einzuschränken gesucht und in der Aufrechterhaltung des Durchsuchungsrechts auch gegenüber von neutralen Kriegsschiffen convoyierten Handelsschiffen einen überaus rigorosen Standpunkt eingenommen. Wo sich ihnen früher z. B. in der bewaffneten Neutralität vor 1780 hieraus ernsthafte Unbequemlichkeiten ergaben, haben sie momentan den liberaleren Standpunkt zwar nicht anerkannt, aber geduldet. Später haben dann aber wieder sie durch ihr rigoroseres Verhalten nicht davor zurückgescheut, selbst einen Konflikt mit den Vereinigten Staaten heraufzubeschwören, und dies war einer der Hauptgründe des Krieges von 1812. In den Napoleonischen Kriegen sind sie sogar selbst über jede von ihnen bis dahin anerkannte völkerrechtliche Schranke hinaus in der Wahrnehmung ihrer eigenen Interessen gegangen, wie ein Sachverständiger der Kommission sagt, „hierzu durch das Verhalten des Gegners genötigt". Sie haben mit anderen Worten stets das als Völkerrecht anerkannt, was ihnen den größten Nutzen und geringsten Schaden brachte.

Damals war das Hauptinteresse Englands, jeden Verkehr des Feindes zu unterbinden, aber auch im weitesten Umfange zu verhindern, daß die Neutralen aus den Kriegszeiten allzuviel Nutzen zogen und einen unerwünscht großen Teil des internationalen Seeverkehrs an sich rissen. Das vitalste Interesse Englands ist heute eine ständig unbeschränkte Versorgung, und man hat erkannt, daß in diesem Zusammenhang eine Ausgestaltung des Völkerrechts in „liberalem Sinne" zu einem wirksamen Hilfsmittel der Landesverteidigung gemacht werden kann. Heute ist für England das absolut wichtigste Moment, daß der Seehandel möglichst wenig eingeschränkt wird. Eine Blockade könnte England schädigen, die hat es aber nicht zu fürchten. Demgemäß hält es an den Blockadegrundsätzen fest, die sowohl gegen einzelne feste Plätze, wie gegen eine ganze Küste angewandt werden können, sofern man die Sperre effektiv machen kann. Dazu hofft man natürlich gegenüber seinen Gegnern in der Lage zu sein. Zufuhren an die feindlichen Flotten und direkte oder indirekte Zufuhren an feindliche

Digitized by Google

Häfen zu verhindern, hat man das lebhafteste Interesse. Deswegen hält man den alten Standpunkt fest, daß es neben unbedingter Konterbande auch bedingte Konterbande gibt, d. h. daß gewisse Waren dadurch zu Konterbande werden, daß sie der feindlichen Kriegführung direkt oder indirekt nutzbar gemacht werden sollen. Derartige Zufuhren sind sowohl auf direktem wie auf indirektem Wege im Zeitalter der Eisenbahnen möglich. Daher ist ihre Fortnahme auch bei indirekten Transporten unter Umständen zulässig, d. h. bei solchen, bei welchen die Vermutung oder Wahrscheinlichkeit vorliegt, die Waren könnten für den feindlichen Gebrauch bestimmt sein. Den Bedürfnissen gemäß wird der neue Kapereigesetzentwurf ausgestaltet.*) In allem wahrt man seinen alten Standpunkt, bzw. wird er noch verschärft. Eine entsprechende Handhabung des Vorkaufsrechts soll anscheinend weiter die englischen Interessen fördern.

Dagegen überwiegt heute das Interesse an der unbedingt ungehinderten eigenen Zufuhr das Interesse an der Schädigung eines neutralen oder selbst gegnerischen Handels derart, daß eine große Partei nach dieser Richtung zum Übergang auf einen unendlich liberaleren Standpunkt geneigt ist.

Vor Jahren hat man den Vorschlag der Vereinigten Staaten einer vollkommenen Freigabe des Seehandels außer mit Konterbande oder nach blockierten Gebieten achselzuckend oder empört abgelehnt. Heute ist man sehr geneigt, ihn zu diskutieren. Ich werde gleich zeigen, daß allerdings noch ein zweiter Grund für die Bereitwilligkeit, hierauf einzugehen, vorliegt, der auch das Aufgeben eines anderen bisherigen Standpunkts plausibel macht. Eine große Zahl der Sachverständigen war nicht abgeneigt, das alte viel umfochtene Durchsuchungsrecht gegenüber den Convoys neutraler Mächte aufzugeben. Man will mit anderen Worten die Handelsschiffahrt fast ganz freigeben, sofern sie nicht direkt oder indirekt zur Kriegführung dient oder dienen kann, zumal Großbritannien sich dann noch immer in der Lage fühlt, das Vorgehen des Gegners zu überwachen und gegebenenfalls die Entscheidung über sein eigenes ratsames Verhalten frei in der Hand zu behalten.

Man würde ja wohl in unbequemen Fällen vor seinen eigenen Admiralitäts- und Prisengerichten nachweisen können, daß weggenommene feindliche Schiffe tatsächlich in irgend einer Weise die feindliche Kriegführung begünstigt hätten, während England von seiner Handelsflotte auch in Kriegszeiten reiche Verkehrsvorteile ziehen könnte. Der Nutzen ist offenbar ungeheuer und überwiegend, sofern man vor allem eine erheblich größere Flotte für den Transport der Zufuhren für die heimische Industrie, die Versorgung der Bevölkerung und die Ausfuhren bewahren könnte.

Der Gesamtstandpunkt, den hoffentlich unsere Juristen durch die rechte Brille ansehen werden, wird am besten durch die eigenen Worte der Kommission gekennzeichnet: „Turning to the position of this country in time of war, we think that it would be unwise to allow the safety of our supplies to depend too largely upon the observance of every rule of International Law by a hostile Power. At the same time we consider International Law to be one of the factors which will contribute in an important degree to the maintenance of our security by placing restrictions upon the operations of our enemies."

*) Naval Prize. A Bill Intituled An Act to consolidate with Amendments the Enactments relating to Naval Prize of War. The Lord Chancellor 1. 3. 1906 (21).

Digitized by Google

X.

Aber diese rein kriegspolitischen Erwägungen sind auch hier wohl nur ein Teil der gesamten zugrunde liegenden Gedanken. Einmal ist es an und für sich dem Engländer sehr sympathisch, wenn er, ohne sein Interesse zu gefährden, für ein großes moralisches Prinzip eintreten kann. Es ist naturgemäß, daß er auch am Ende des Cobden-Peelschen Zeitalters sich theoretisch noch für eine Erweiterung der Grundlagen des internationalen Rechts begeistern kann. So wäre es der Mehrheit des Volkes schon darum angenehm, wenn man sich hier auf den denkbar liberalsten Boden stellt. Verstärkt wird dieser Wunsch noch nennenswert, da tatsächliche Vorteile vom neuen Standpunkte her winken; denn das ist natürlich noch besser, wenn ein solcher Fortschritt nicht nur nicht schädigt, sondern direkt nützt. Die Größe der britischen Politik liegt eben darin, daß man sich zwar auch von völkerrechtlich zweifelhaften Maßnahmen, wie der Beschießung Kopenhagens Anfang des Jahrhunderts oder dem Bombardement Alexandriens in den 80er Jahren nicht durch theoretische Bedenken abhalten ließ, wenn sie im Staatsinteresse unerläßlich scheinen, daß man aber sich ganz besonders gern auf Wegen bewegt, wo man allgemein liberale und fortschrittliche Grundsätze und das eigene Interesse nützlich verknüpfen kann.

Ein besonderes Moment kommt heute noch hinzu, das auf rein politischem Boden zu suchen ist. Nach Mitte der 90er Jahre hat man in England sich zu überzeugen begonnen, daß der verhängnisvollste Fehler, den man begehen könnte, die Herbeiführung eines Konflikts mit den Vereinigten Staaten wäre. Nicht allein wegen der Versorgungsfragen, die allerdings auch eine gewisse Rolle spielen, sondern wegen der gesamtpolitischen Lage, der großen Angriffsflächen Kanadas und der westindischen Inseln und der vollständigen Lahmlegung Englands in Europa, wie überhaupt in der ganzen Welt, solange es in einem schweren und lange andauernden Kampf mit der Union befindlich wäre, dessen Ausgang schließlich nach jeder Richtung zweifelhaft sein würde. Das ganze Streben mußte darauf gerichtet sein, die Möglichkeit eines solchen Konflikts zu entfernen und die große Anzahl von Freundlichkeiten und Liebesdiensten, die man der abtrünnigen Tochternation seither offiziell erwiesen, hatte auch schon in den Jahren der splendid isolation das eine Ziel im Auge. Öffentliche Kundgebungen und Presseäußerungen über die Vereinigten Staaten stechen heute erheblich von der Behandlungsweise amerikanischer Fragen vor einem halben Menschenalter ab. Da man in England wohl weiß, wie es in der Union noch weit stärker als im eigenen Lande die Maxime ist, wenn irgend angängig im öffentlichen Leben nach zugleich dem eigenen Vorteil entsprechenden moralischen Grundsätzen zu handeln, hat man sich natürlich auch die Frage vorgelegt, ob man den alten Wünschen der Vereinigten Staaten hinsichtlich der Reform des Seekriegsrechts nicht Rechnung tragen könnte. Letztere hatten den im Prinzip ihnen durchaus sympathischen Pariser Deklarationen nicht zustimmen können, weil sie dadurch gegenüber der starken englischen Marine sich wichtiger Verteidigungsmittel beraubt hätten. England anderseits wollte damals den Forderungen nach einer Unantastbarkeit des Privateigentums zur See und Aufgeben des Durchsuchungsrechts sich nicht anbequemen, weil es dadurch wesentliche Angriffsmöglichkeiten aufgegeben hätte. Heute ist ja aber das Interesse Englands in dieser Richtung ein paralleles, und so wäre es wohl unter

Digitized by Google

Umständen bereit, den Wünschen der Vereinigten Staaten in dieser Hinsicht entgegenzukommen, wie denn überhaupt mehrfach in der Verhandlung ausgesprochen wurde, wie sehr man darauf vertrauen zu dürfen glaubt, bei einem Konflikt Englands die Union neben sich oder doch wenigstens nicht auf der Seite der Gegner zu sehen. Es ist das in der Tat ein vom englischen Standpunkt nur allzu begreiflicher Wunsch.

Wenn in nächster Zeit bei der neuen Haager Friedenskonferenz England seine Bereitwilligkeit erklärt, den völkerrechtlichen Standpunkt entsprechend den amerikanischen Vorschlägen zu wechseln, so sind dabei diese verschiedenen Reihen von Beweggründen im Auge zu behalten. Die Erörterung der Kommission über die Versorgung in Kriegszeiten hat hierbei eine Rolle gespielt.

XI.

Auch damit aber erschöpft sich die vorliegende Betrachtung nicht. Der Umkreis des Untersuchungsgebiets war durch die allgemeine Voraussetzung des Vorhandenseins einer starken Flotte in undefinierter Größe gegeben. In der Zeit der splendid isolation hat England sich zu deren Aufrechterhaltung allein imstande gefühlt. Aber, wie im ersten Teil bemerkt, die Furcht begann sich zu regen, der stählerne Panzer würde allmählich für den britischen Volkskörper zu schwer werden.

Die Entwicklung der Flottenbudgets der verschiedenen Länder gestaltete sich, wie folgt:*)

(in 1000 Mark)

	1895	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Großbritannien . .	405 409	624 138	641 131	646 374	734 053	752 546	681 146
Vereinigte Staaten .	122 674	236 788	256 137	286 868	349 091	409 522	421 414
Frankreich	214 481	298 362	275 487	238 860	250 778	250 263	254 414
Rußland	120 833	190 582	205 916	216 302	254 388	245 424	251 936
Deutschland . . .	85 894	157 365	194 892	205 356	209 551	215 906	233 410
Japan	28 392	122 378	92 356	76 285	61 312	?	?

Im Jahre 1880 waren die Ausgaben für die englische Flotte 212 Millionen Mark gewesen und damit hatten sie die absolute Überlegenheit bewahrt. 1890 stellten sich die Ausgaben auf 345 Millionen. Der Aufwand Großbritanniens damals betrug in der Tat ebensoviel, wie der der nächst rangierenden Mächte, Frankreich, Rußland und Vereinigte Staaten, zusammengenommen. Trotzdem er sich bis 1904, dem Jahre der höchsten britischen Aufwendungen, mehr als verdoppelte, wurde er seit 1897 von der Summe der drei Länder ständig und in steigendem Maße übertroffen, und schon 1899 stellte sich der Aufwand der Vereinigten Staaten und Frankreichs allein dem britischen fast gleich. Außerdem begannen Deutschland und Japan mit ernsthaften Flottenrüstungen. 1890 leistete Großbritannien von den Aufwendungen der sechs Haupt-

*) „Naval Expenditure. Great Britain and Foreign Countries", Admiralty 9. Mai 1905, (155), London 1905; „Nauticus 1906", S. 498 ff.: „Denkschrift über die Entwicklung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt".

Digitized by Google

seemächte für Marinezwecke in einer Gesamthöhe von 690 Millionen etwa 45 Prozent, die 1904 ausgegebenen 752 Millionen aber machten von den 1996 Millionen nur 37,7 Prozent aus. 1906 wird die Zahl unter 30 Prozent stehen. Man erwähnte als Grund gesteigerter Rüstungsnotwendigkeiten öffentlich in der Regel die zunehmenden deutschen Rüstungen. Natürlich kamen aber in der Tat hier die ungleich stärker zunehmenden amerikanischen Rüstungen an erster Stelle in Betracht. Denn die deutschen Aufwendungen stiegen in 10 Jahren nur um 150 Millionen, die amerikanischen aber um 300 Millionen.

Um eine unerwünschte Entwicklung zu vermeiden ohne sich selbst maritim bzw. finanziell ins ungemessene zu belasten, war England inzwischen in neue Bahnen der Politik übergegangen, zumal es klar zutage trat, daß die Möglichkeit des erstrebten Bündnisses mit den Vereinigten Staaten, auf das es zeitweilig für den Notfall mit absoluter Sicherheit gerechnet hatte, immer zweifelhafter wurde und man in amerikanischen Zeitschriften den Gesichtspunkt immer schärfer betonte, daß es nicht ratsam sei, England zu einer allzu weitgehenden Vorherrschaft in der Welt zu verhelfen.

Unter dem Gesichtspunkt von vier Tatsachenreihen ist die englische Politik der Folgezeit zu beurteilen: Die immer schwerer werdenden Lasten des eigenen Flottenbudgets, die unbedingte Notwendigkeit der Aufrechterhaltung einer maritimen Suprematie, die zunehmende Gefährdung durch eine Kombination der in verstärktem Maße rüstenden anderen Mächte, das Scheitern der Pläne eines Eventualbündnisses mit und der Hoffnung auf sichere Unterstützung von Amerika.

Das Bündnis mit Japan war die erste Frucht jener erbweisen, großartigen, zielbewußten Politik, die für ihre weitschauenden Pläne und Zwecke stets frühzeitig nach den richtigsten und zweckmäßigsten Mitteln sich umsieht. Was der öffentlichen Meinung Englands als eine beispiellose Verletzung der modernen Kulturgrundsätze und des Christentums dargestellt wäre, wenn es von einer anderen Macht geschlossen wäre, ein Bündnis mit den Angehörigen der „ungläubigen, gelben Rasse", das wurde dem ganzen Volke als eine durchaus angemessene und natürliche Lösung in einer äußerst schwierigen Position klar gemacht und wurde durchaus enthusiastisch begrüßt, — eine Stellungnahme, die eben für die politische Reife des britischen Volkes ein glänzendes Zeugnis ablegt und nicht etwa Tadel, sondern Anerkennung verdient. Der russisch-japanische Krieg bewies, wie richtig die Rechnung gewesen und wie England nunmehr auf absehbare Zeit eines der präsumtiven Gegner ledig geworden ist. Die alsbald erfolgte Erneuerung des Bündnisses tat dar, wie man weitere Vorteile aus der Situation zu ziehen erwartet und maritim sogleich zog, denn im Anschluß daran hat man alsdann durch die Rückziehung der Flotte aus Ostasien die Möglichkeit geschaffen, eine stärkere konzentrierte Macht als je zuvor in der Nähe der Heimat zusammenzuhalten und dennoch, was die Finanzlage absolut erheischte,*) im Laufe der folgenden Jahre eine nennenswerte Reduktion des Flottenbudgets eintreten zu lassen. Mag die im pazifischen Meer geschaffene Konstellation für die Zukunft Gefahren in sich schließen, für die Gegenwart sind ihre Vorteile überwiegend. — Aber aus der veränderten Lage ließen sich auch in

*) Vgl. Gibson Bowles National Finance, An Imminent Peril, 1904; Derselbe, National Finance in 1905, 1905.

Digitized by Google

Europa die entsprechenden Nutzanwendungen ziehen, sie liegen in der Annäherung der alsbaldigen Entente mit dem inzwischen zur See ständig weniger gefährlich werdenden und nach Rußlands Desaster nunmehr allein vollkommen ungefährlichen Frankreich. Diese Wendungen, gemeinsam mit der fast ununterbrochen freundlichen Stellung zu Italien haben auch die vorsichtigen Gemüter hinsichtlich der in den letzten zwei Jahren eingetretenen Verminderung der Flottenausgaben beruhigt. Die Kombination England—Japan—Frankreich ist eine derartige, daß sie die Meere beherrschen kann, auch wenn nunmehr das Verhältnis der Flottenaufwendungen Englands und der Vereinigten Staaten in den letzten vier Jahren in jenem Verhältnis von 3 : 2 steht, in welchem einst England und Frankreich standen, während Deutschland gegenüber noch die englischen Flottenaufwendungen wie $2^3/_4$: 1 stehen.

So arbeitet England in der Theorie und Praxis heute wie seit mehr als 200 Jahren ununterbrochen an der Aufrechterhaltung der politischen und wirtschaftlichen Vorherrschaft zur See, die unbedingt und in noch ganz anderem Sinne als früher zur unerläßlichen Grundlage seines Daseins geworden ist. — Die Lage Deutschlands, bei welchem die Ausdehnung der Landgrenzen diejenigen der Seegrenzen so beträchtlich übertrifft, ist auch in der Zeit, in welcher es als Import-Wirtschaftsland zum erstenmal mit England nach dieser Richtung hin in eine Rivalität tritt, eine so verschiedene, daß es nicht gelten kann, die Nachahmung aller dort angewandten Methoden zu empfehlen. Die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der starken Seemacht allerdings geht sowohl aus der eigenen als der britischen Geschichte als aus derjenigen des Verkehrs Großbritanniens mit allen übrigen Mächten hervor. Im übrigen aber heißt es vielfach, andere Konsequenzen zu ziehen, und aus dem englischen Vorgehen nur die Bedeutung einer groß und zielbewußt auf lange Fristen hinaus mit Vorurteilslosigkeit in der Wahl der Mittel aber mit denkbarster Sorgfalt in der Abwägung aller Möglichkeiten und Risiken arbeitenden Politik zu lernen. Für England muß die Seemacht als alleinige Grundlage seiner Daseinserhaltung mit letzterer identisch, muß sie Selbstzweck sein. Für den Kontinentalstaat Deutschland ist sie nur das unumgängliche Hilfsmittel zum Schutz der Seegrenze und der Seeinteressen im Rahmen der Wahrung der Grenzen zu Wasser und zu Lande und Sicherung der Landstellung im Herzen des europäischen Kontinents.

Ernst von Halle.

Digitized by Google

Moderne Torpedoboote und ihre artilleristische Bekämpfung.

Der Kriegschiffbau ist in der Gegenwart auf der ganzen Linie in einer machtvoll vorwärtsdrängenden Entwicklung in der Steigerung des Deplacements begriffen. Im Brennpunkt der Interessen steht das Linienschiff, welches für längere Zeit bei einer Wasserverdrängung von 16 000 Tonnen Halt gemacht zu haben schien, — es gab Stimmen, welche meinten, darüber hinaus versage eine einheitliche Leitung, — neuerdings aber auf 18 000, ja sogar auf 20 000 Tonnen gebracht werden soll. Abgesehen von den entscheidenden Gesichtspunkten, welche hier nicht berührt werden sollen — vor allem der Verstärkung der schweren Artillerie und des Unterwasserschutzes —, wird die Deplacementserhöhung auch zu einer allmählichen, aber stetigen Steigerung der Geschwindigkeit der einzelnen Typen ausgenutzt. Besonders tritt diese Tatsache bei dem Repräsentanten der höchsten Geschwindigkeit, dem Torpedoboote, in die Erscheinung. Die Geschwindigkeit ist sein vornehmstes Charakteristikum, von dem man heutigentags verlangt, daß es nicht nur auf dem Papier steht als Erfolg der einmaligen Probefahrt bei glattem Wasser, sondern, daß es einen möglichst dauernden Wert auch unter schwierigen Witterungsverhältnissen darstellt. Dieser Forderung kann nur ein entsprechend großes Deplacement gerecht werden.

Das Torpedoboot hat sich im allgemeinen von rund 30 Tonnen bis zur 10- bis 20fachen Vergrößerung in seiner Wasserverdrängung entwickelt. Bahnbrechend ist für große Deplacements England mit seinen Zerstörern gewesen. Allerdings ist England zu diesem Typ, welchen heute alle Marinen, jede in ihrer Art, bauen, auf einem ganz anderen Wege als dem der allmählichen Deplacementssteigerung gekommen. Es hat sich beim Aufkommen der Torpedoboote zunächst ablehnend gegen die neue Schiffsgattung verhalten, treu dem in vielen siegreichen Schlachten bewährten Grundsatze, daß das große Schiff, das Linienschiff, der Träger der Entscheidung ist. Als die französischen Torpedobootsflottillen ausgebaut wurden, wurden jenseits des Kanals ängstliche Stimmen laut, welche in Englands Zurückhaltung eine schwere Gefahr erblickten und das Gespenst an die Wand malten, die englischen Linienschiffe könnten über Nacht in ihren eigenen Häfen den französischen Torpedobooten zum Opfer fallen. Die Admiralität baute nun ihrerseits nicht in entsprechender Zahl Torpedoboote, sondern der drängenden Volksstimme nachgebend, Fahrzeuge, welche die Boote blockieren und am Auslaufen aus ihren Heimathäfen verhindern oder auf hoher See jagen und durch Artilleriefeuer vernichten sollten. Auf diese Weise entstanden die Torpedokanonenboote. Ihr Deplacement wuchs in den verschiedenen Typs von 500 bis zu 1000 Tonnen. Wegen ihrer geringen Geschwindigkeit war an ein Jagen durchbrechender Boote nicht zu denken. Als die Front energisch mit gerade dieser Forderung hervortrat, schwenkte die Admiralität um zum Bau von Torpedobootszerstörern mit ausgesprochenem Torpedoboots- und nicht mehr Schiffscharakter, bei welchen mehr und mehr auch an die Verwendung als Angreifer von Schiffen gedacht wurde. Auf diese Weise hat England, eigentlich ohne es selbst zu wollen, das große Torpedoboot entwickelt und ist dem schrittweisen Entwicklungsgang der anderen Nationen vorausgeeilt.

Digitized by Google

Die Bezeichnungen „torpedoboat-destroyers", „contre-torpilleurs" tun nichts zur Sache. Man hat heutigentags mit der Möglichkeit zu rechnen, daß Fahrzeuge mit einem Deplacement bis zu 800 Tonnen hinauf (englische „Cossack"-Klasse) als Träger der Torpedowaffe zu Nachtangriffen auf Schiffe angesetzt werden.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß mit der Größe der Boote die Gefahr des frühzeitigen Gesichtetwerdens wächst. Es wird für sie schwerer sein, unbemerkt an den Feind heranzukommen, als dies für kleine Boote der Fall war. Man braucht sich aber nicht der Auffassung hinzugeben, daß dieses Moment die Aussichten auf Erfolg für die Torpedobootsverbände allzu stark herabsetzt, solange das Deplacement nicht zu hohe Grenzen erreicht (etwa 500 bis 600 Tonnen). Mit dem gesteigerten Deplacement ist eine Reihe von Vorteilen erkauft worden, welche den einen Nachteil nahezu ausschalten.

Als erster und im Vergleich mit den Anfängen des Torpedobootsbaues hervorstechendster Vorzug der großen Boote sei ihr Aktionsradius angeführt. Er vergrößert ihren Verwendungsbereich wesentlich. Das moderne Torpedoboot ist keine Küstenwaffe mehr, sondern eine voll ausgebildete Hochseewaffe. Die Gefahr eines Angriffes ist für Schiffe demnach räumlich weit weniger begrenzt, als es früher der Fall war. Durch die Deplacementssteigerung haben die Boote an Stabilität, Seefähigkeit und der Möglichkeit, hohe Geschwindigkeiten auch bei Seegang durchzuhalten, gewonnen, Eigenschaften, welche mit dem Aktionsradius eng verknüpft sind und als neue Attribute den Begriff der Hochseewaffe vervollständigen.

Zu diesen Vorzügen, auf denen zum größten Teil die heutige militärische Verwendung der Boote beruht, treten verschiedene andere. Die Besatzung findet eine wesentlich günstigere Unterkunft, so daß an ihre Leistungsfähigkeit infolge der verbesserten Lebensbedingungen erhebliche Anforderungen gestellt werden können. Auch dieser Umstand trägt dazu bei, die Verwendungszone des großen Bootes zu erweitern, abgesehen davon, daß eine körperlich frische Mannschaft mit Kaltblütigkeit und Spannkraft an die Lösung ihrer ernsten Aufgaben wird herantreten können, was eine Vorbedingung für den Erfolg bildet.

Was den Menschen zugute kommt, kommt in ähnlicher Weise der eigentlichen Waffe, den Torpedos, zugute. Ihre Konservierung und Adjustierung kann auf großen Booten sorgfältiger ausgeführt werden als auf den kleinen. Damit verbessern sich unmittelbar die Aussichten auf wirksame Treffer, zumal auch das Abkommen auf der festeren Plattform des größeren Fahrzeuges ein sicheres ist. Das Aufspüren feindlicher Schiffe fällt den neuen Booten leichter, da das Personal auf der hohen Brücke weniger durch Seegang gestört wird und sich erheblich besser orientieren kann. Kleine Boote haben manches Mal aus Mangel an Ausblick ihre Gegner verfehlt.

Schließlich gibt die hohe Kopfzahl der Besatzung die Wahrscheinlichkeit, daß selbst bei größeren Verlusten an Menschenleben während des Angriffs ein Überlebender, solange das Boot sich über Wasser hält, den Torpedoschuß noch feuern kann.

Weitere Vorzüge sollen zunächst nicht angeführt werden, da sie im Verlaufe der folgenden Betrachtungen sich von selbst zur Besprechung einstellen werden. Die Ansicht sei aber hier auf Grund der vorangegangenen Ausführungen bereits ausgesprochen, daß die Aussicht auf eine erfolgreiche Verwendung der Torpedoboote sich infolge der vorgeschrittenen Entwicklung der Fahrzeuge gegen früher nicht unwesentlich gehoben hat.

Auf die Gefahr von Torpedobootsangriffen und die Unzulänglichkeit der vorhandenen Abwehrmittel wird in verschiedenen fremdländischen Fachzeitschriften hingewiesen, ein Beweis, wie lebhaft die Frage interessiert. Das französische Journal „Le Yacht" brachte im Juni 1904 einen Aufsatz: „La défense contre les torpilleurs", welcher seines interessanten Inhaltes wegen ganz kurz in freier Übertragung wiedergegeben sei:

„Seit 20 Jahren beschäftigen sich alle Nationen mit der Frage: wie kann man den Erfolg eines Torpedotreffers lokalisieren oder ausschalten, nicht aber mit der Frage: wie verhindert man Torpedoboote, ihre Aufgabe zu lösen, d. h. zum Schuß zu kommen? Von den ersten Anfängen an fehlte das Vertrauen zum Geschütz, man konstruierte Schutznetze, welche später von den meisten Marinen wegen bedenklicher Mängel abgeschafft wurden. Augenblicklich steht die Bodenkonstruktion der Schiffe im Mittelpunkt des Interesses. In dem Bestreben, sich gegen den Torpedo zu schützen, vergißt man es, Torpedoboote zu bekämpfen.

Schrapnellfeuer der Mittelartillerie und Gewehrfeuer der Besatzung müssen das Personal der angreifenden Boote hinwegfegen. Die Vernichtung des Bootskörpers fällt der leichten Artillerie zu. Diese versagt vorderhand, nicht in konstruktiver Beziehung, sondern infolge Unzulänglichkeit der Schießregeln und der Aufstellung der Geschütze.

Man hat sich bei der Konstruktion der Schiffe damit begnügt, die leichte Artillerie, wenn alles andere seinen Platz gefunden hatte, an irgendwelchen verfügbaren Stellen ohne Methode einzuflicken. Auf diese Weise wird sie nur zum Teil ausgenutzt und entbehrt der einheitlichen Leitung, so daß jeder Schütze für sich auf gut Glück schießen muß.

In letzter Zeit besinnt man sich eines besseren, vermehrt die Zahl der leichten Kanonen und faßt sie praktischerweise in Gruppen zusammen. Da überdies das Personal wesentlich besser vorgebildet ist, so ist es an der Zeit, die Bedienung und Leitung der gesamten leichten Artillerie unter einheitliche Regeln zu bringen, die weder innerhalb der Flotte noch innerhalb der einzelnen Schiffe desselben Geschwaders gleichmäßig festgelegt sind.

Die allerelementarsten Regeln sind die besten. Nur solche verlangt der Krieg. Bei den jetzigen Regeln zerbrechen sich die Unteroffiziere schon bei den Friedensübungen den Kopf über all die Rechnereien und sind unfähig, Aufsatz und Seitenverschiebung anzugeben. Es wäre ein Wahnsinn, mit solchen Regeln in den Kampf zu ziehen.

Der Offizier muß seine Leute vollkommen in die Hand bekommen, und strengste Feuerdisziplin ist Grunderfordernis. Bei der Wahl des ersten Aufsatzes ist bei einem Geschütz, welches 15 Schuß in der Minute abgibt, nicht zu peinlich zu verfahren. Wenn nur der Leiter sicher ist, daß alle Geschütze ständig den befohlenen Aufsatz und die befohlene Seitenverschiebung haben, dann wird er mit seiner Geschoßgarbe unbedingt an das Ziel herankommen. Der Erfolg beruht in sicherer Beobachtung der Geschoßaufschläge. Mit einer einfachen und klaren Schießregel ist das beste Mittel gegeben, Torpedobootsangriffe abzuwehren."

Man wird aus dieser kurzen Wiedergabe ersehen, daß der Aufsatz manche beherzigenswerte Lehre enthält. Der Verfasser ist ein kühner Geist, der lieber selbst mit dem Schwerte trifft, als daß er fremden Hieb mit dem Schilde abwehrt! Trotzdem

Digitized by Google

unterstreicht er diesen Standpunkt — vielleicht mit besonderer Absicht — zu stark und wird dadurch einseitig. Sicherlich sollen wir mit allen Mitteln versuchen, einen Torpedobootsangriff durch Vernichtung der Boote abzuschlagen, schon um des bedeutenden Vorteils willen, dem Gegner auf diese Weise nach und nach die gefährliche Waffe aus der Hand zu winden. Das eine schließt aber das andere nicht aus, und es wird unbedingt als ein richtiges Vorgehen anzuerkennen sein, wenn die Schutz- und Trutzwaffen gegen Boote die gleiche Förderung erfahren. Hervorgehoben sei noch besonders die Auffassung des Verfassers, welche die recht leichten Antitorpedobootsgeschütze — es handelt sich um 6,5 cm- und 4,7 cm-Schnellfeuerkanonen — für durchaus zweckentsprechend hält und die Leistungsfähigkeit der Artillerie lediglich durch bessere Aufstellung der Kanonen und Vervollkommnung des Schießverfahrens heben will.

Ein anderer Aufsatz, ebenfalls aus französischer Feder, „L'artillerie légère" in „Le Moniteur de la Flotte" tritt energisch für die Forderung ein, die leichte Artillerie in gepanzerten Batterien zusammenzufassen. Den Verfasser leitet in der Hauptsache der Gedanke, daß in der Tagschlacht die ungeschützte, leichte Artillerie vollkommen zusammengeschossen werden wird, so daß Boote, welche im Schiffsgemenge angreifen, nur noch schwachen oder gar keinen Widerstand finden werden. „Derjenige von beiden Gegnern wird dann im wesentlichen Vorteil sein, welcher über die größere Anzahl von Torpedobooten verfügt." Zum Schluß seiner Ausführungen beklagt auch dieser Verfasser den Umstand, daß die Geschütze der leichten Artillerie auf sämtlichen Schiffen derart verstreut aufgestellt seien, daß nirgends an eine einheitliche, zusammenfassende Leitung gedacht werden könne. Man müsse den kleineren Gruppen, oft selbst den einzelnen Geschützen, zum Schaden der Sache vollste Freiheit im Gefecht lassen.

Auf den Vorschlag der gepanzerten Batterien soll des Zusammenhanges wegen später eingegangen werden. Zunächst seien zwei amerikanische bzw. englische Stimmen angeführt, welche ebenfalls ihre Unzufriedenheit mit den Torpedobootsabwehrmitteln der Artillerie aussprechen:

Die eine meint im „Army and Navy Journal", aus dem russisch-japanischen Kriege sei die Lehre zu ziehen, daß die gegenwärtige Methode, Torpedobootsangriffe abzuschlagen, in Zukunft durch wirksamere Mittel ersetzt werden müsse. Die Geschosse der 7,6 cm- und 5,7 cm-Kanonen durchschlügen bei der geringen Plattenstärke der Torpedoboote beide Bordwände, ohne zu krepieren. Es wird als Beispiel von einem japanischen Zerstörer berichtet, er sei 22mal von solchen Geschossen durchschlagen worden, ohne daß seine Dienstfähigkeit ernstlich gelitten habe. Die Geschosse seien durch seinen Rumpf glatt hindurchgeflogen, ohne an den schwachen Platten den Widerstand zu finden, welcher sie hätte zum Entzünden bringen können.

Hier darf wohl mit Recht die Frage eingeschaltet werden: Ist es denn nachgewiesen, daß die Geschosse überhaupt mit Zündern verschossen worden sind? Wenn ja, könnte dann nicht die Erscheinung auf das mangelhafte Funktionieren der Zünder zurückzuführen sein? Es will scheinen, als ob man mit solchen Fragen der Wahrheit näher käme.

Der Verfasser des Artikels fährt dann dem Sinne nach fort: „Wenn also die 7,6 cm-Geschosse nicht genügen, dann müssen andere Geschosse genommen werden, welche nicht nur runde Schußlöcher schaffen und günstigenfalls das gute Abkommen

Digitized by Google

der Schützen dartun, sondern die Bordwände aufreißen und das Boot zum Sinken bringen." Ein unbedingt richtiger Grundsatz, dem durchaus zugestimmt werden kann.

Der zweite Artikel geht weiter und spricht von bestimmten, fortschrittlichen Forderungen. Er findet sich in „The Naval and Military Record" vom 31. August 1905 und hat etwa folgenden Inhalt:

„Linienschiffe und Panzerschiffe sollen künftighin mit schwereren Antitorpedobootsgeschützen armiert werden. Die 4,7 cm-Schnellfeuerkanone ist zu verurteilen wegen zu geringer Schußweiten und zu geringen Kalibers. Solche Geschütze werden keine Torpedoboote vernichten. Eine extreme Richtung verlangt, sämtliche leichten Torpedobootsgeschütze müßten über Bord geworfen worden. Sie seien zu ersetzen durch 15 cm-Kanonen, welche allen Anforderungen gerecht würden und mit Sicherheit Torpedoboote zum Sinken brächten. Diese extreme Richtung hat nicht viele Anhänger, auch bei der Admiralität nicht, zumal das 15 cm-Geschütz in naher Zukunft verschwinden und auf Neubauten keine Verwendung mehr finden soll.

Es ist sehr wahrscheinlich, daß das 4,7 cm-Geschütz in kurzer Frist durch das neue 7,6 cm-Geschütz ersetzt werden soll, ob mit oder ohne Schutzschilde, bleibt abzuwarten. Eine weit verbreitete Ansicht verneint die Notwendigkeit der Schutzschilde für Antitorpedobootsgeschütze, da sie in der Tagschlacht nicht besetzt sind und Torpedoboote während des Angriffs mit ihren Kanonen gegen Schiffe nicht feuern werden. Doch gehen die Ansichten über diese Frage auseinander."

Soweit die ausländischen Stimmen. Man wird ihnen in einem grundsätzlichen Gesichtspunkte Recht geben können, nämlich in dem, daß nicht überall bei Armierung der Neubauten der Deplacementssteigerung der Torpedoboote und der daraus resultierenden Gefährlichkeit ihres Angriffes genügend Rechnung getragen ist.

Im folgenden seien die Ansichten niedergelegt, welche dem Verfasser dieser Zeilen vorschweben über Konstruktion, Zahl und Aufstellung der Antitorpedobootsgeschütze auf Schiffen.

I. Die Konstruktion.

a) Kaliber. In der Konstruktionsfrage interessiert zunächst das Kaliber. In diesem kommt am deutlichsten die verlangte Wirkung zum Ausdruck. Welche Wirkung muß theoretisch von einem Antitorpedobootsgeschütz verlangt werden? Die Antwort lautet: „Möglichst jeder Treffer muß das angreifende Boot gefechtsunfähig machen." Diese Wirkung ist nicht erreicht, wenn das Boot durch Zerstörung seiner Bewegungsmechanismen im Laufe gehemmt wird, denn solange das Boot schwimmt kann es seine Torpedoschüsse abgeben, zumal alle neueren Boote über getrennte Kesselräume und zwei Maschinen verfügen. Der Erfolg ist nur dann ein vollgültiger, wenn das Boot infolge des Treffers seine Schwimmfähigkeit verliert. Es kommt also darauf an, in die Bordwand mit dem Geschoß ein derartiges Loch zu reißen, daß durch den gewaltsamen Wassereinbruch bei der hohen Fahrt ein Sinken des Bootes herbeigeführt wird.

Mit dieser Forderung stoßen wir auf einen neuen Vorteil des größeren Deplacements. Das große Boot ist ungleich lebenszäher als das kleine. Es wird sich seiner gänzlichen Vernichtung weit energischer entgegensetzen, da es über eine gesteigerte

Digitized by Google

Schwimmfähigkeit und ein reicher ausgebildetes Schottensystem verfügt. Die Aussicht, trotz wirksamen Artilleriefeuers zum Schuß zu kommen, ist daher eine größere als früher, denn nicht jeder Treffer wird mit derselben Wahrscheinlichkeit bei dem großen Bootskörper wie bei dem kleinen ein tödlicher sein. Hier kann der naheliegende Einwand erhoben werden, daß dem kleinen Boote seine geringere Zielfläche von nicht zu unterschätzendem Vorteil sein wird. Die Wahrscheinlichkeit, getroffen zu werden, ist bei dem großen Boote fraglos eine größere. Doch darf man hieraus nicht den Schluß ziehen, daß durch diesen Umstand die Vor- und Nachteile der beiden Typen auf dem Gebiete der eigenen Sicherheit sich die Wage halten. Wir müssen von der Annahme ausgehen, daß beide Boote getroffen werden, das kleine seltener, das große häufiger. Das kleine Boot hat gewissermaßen nur vitale Teile. Es wird durch einen Treffer von der vorstehend verlangten Wirkung unbedingt seiner Schwimmfähigkeit beraubt und geht schnell unter. Das große Boot kann mit für sich günstigen Treffern oberhalb der Wasserlinie rechnen und wird einen längeren Kampf vor dem Untergange aushalten, welcher ihm vielleicht noch Gelegenheit zum Gebrauch der eigenen Waffe gibt. Es hat eine zähere Natur.

Mit dieser Tatsache muß gerechnet werden bei Wahl des Kalibers für Antitorpedobootsgeschütze. Unterstützt wird die Forderung nach einem verhältnismäßig schweren Kaliber durch den Umstand, daß infolge der gesteigerten Angriffsgeschwindigkeit der Boote die Zeit für das Wirkungsschießen begrenzter ist als früher. Es kommt unter jeder Bedingung darauf an, in allerkürzester Frist nicht nur zu treffen, sondern tödlich zu treffen, sowohl beim vorhergesehenen als auch beim überraschenden Angriff, bei welchem das Boot sich mit langsamer Fahrt zur Vermeidung des verräterischen Bugwassers an seine Gegner herangefühlt hat.

Für das Verlangen nach einem schwereren Kaliber sprechen ferner die veränderten ballistischen Leistungen des Torpedos, welche dem angreifenden Boote die Möglichkeit geben, auf größere Entfernungen als früher den Schuß abzugeben. Diese Verhältnisse bedingen für die Artillerie ebenfalls ein Schießen auf größere Entfernungen, bei welchem ein Treffen für leichte Kaliber erschwert ist und nicht die genügende Wirkung verspricht. Das Geschoß des Antitorpedobootsgeschützes muß über eine hohe Endgeschwindigkeit und eine verhältnismäßig hohe lebendige Kraft am Ziel verfügen, Forderungen, welche das schwerere Kaliber besser erfüllt als das leichte.

Man wird einwenden können, daß mit der Kalibersteigerung die Feuergeschwindigkeit des einzelnen Geschützes abnimmt, und gerade diese sei ein Haupterfordernis des Antitorpedobootsgeschützes. Es liegt auf der Hand, daß die Vergrößerung des Kalibers nicht so weit getrieben werden darf, daß ein unhandliches Geschütz entsteht, dessen Leistungsfähigkeit eine unverhältnismäßige Steigerung erfahren hat. Das käme einem verwerflichen Breitmachen der Antitorpedobootswaffe gleich und gäbe keine gesunde Verhältniszahl in dem überaus wichtigen Exempel der Gewichtsverteilung beim Schiffbau.

Nach Ansicht des Verfassers muß ein modernes Antitorpedobootsgeschütz auf Linienschiffen und großen Kreuzern ein Kaliber von mindestens 10 cm und höchstens 12 cm haben. Einem solchen die notwendige Handlichkeit und Feuergeschwindigkeit zu geben wird der heutigen Waffentechnik nicht schwer fallen. Für kleine Kreuzer könnte

Digitized by Google

das Geschütz zu schwer werden. Es fragt sich aber, ob man diese Schiffsklasse überhaupt mit besonderen Antitorpedobootsgeschützen ausrüsten soll, und ob es nicht angebrachter erscheint, das ersparte Gewicht zugunsten der Verstärkung einer einheitlichen Bestückung von Geschützen ein und desselben Kalibers zu verwenden, so daß überhaupt nur eine Geschützart in stattlicher Anzahl an Bord wäre? Das Kaliber wäre dann ebenfalls auf 10 cm bis 12 cm zu bemessen.

Die Feuergeschwindigkeit der Maschinenwaffen und kleinen automatischen Kanonen wird mit solchen Geschützen natürlich nicht erzielt werden. Unter Berücksichtigung der geringen Wirkung am Ziel, welche kleinkalibrige Schnellfeuerkanonen aufzuweisen haben, wird auf sie verzichtet werden können.

Als Einheitsgeschoß für Antitorpedobootsgeschütze wird für die Sprenggranate eingetreten, da diese der Forderung einer möglichst ausgedehnten, den Bootskörper zerfetzenden Wirkung am besten nachzukommen verspricht. Die vorgeschlagenen Kaliber garantieren für eine entsprechend kräftige Sprengladung. Zum Schlusse dieses Abschnittes sei nochmals betont, daß eine Kalibersteigerung bei den Antitorpedobootsgeschützen nichts anderes als eine logische Folgerung darstellt, welche das vergrößerte Deplacement der Torpedoboote uns zu ziehen zwingt.

b) Rohrlänge. Die Rohrlänge ist die zweite wichtige Größe, welche die Leistungsfähigkeit eines Geschützes charakterisiert. Man muß sich jedoch vor der Auffassung hüten, als ob die Steigerung der Rohrlänge unter allen Umständen eine Steigerung der Geschützleistung mit sich brächte. Es ist dafür gesorgt, daß auch hier die Bäume nicht in den Himmel wachsen und daß gesunde Verhältnisse gewahrt bleiben.

Die Rohrlänge kommt im allgemeinen der Rasanz der Flugbahn zugute. An die Rasanz eines Antitorpedobootsgeschützes müssen die höchsten Anforderungen gestellt werden, da das Geschütz als ausgesprochene Nahwaffe bestrebt sein muß, diesen wichtigen Faktor für gute Treffresultate sich durchaus dienstbar zu machen und bis zum äußersten auszunutzen.

Eine gut gestreckte Flugbahn erleichtert das Treffen wesentlich, da ein Überschießen des Zieles mehr oder weniger ausgeschaltet wird. Bei der Schnelligkeit, mit welcher Torpedobootsangriffe erfolgen, und der kurz bemessenen Dauer des Kampfes spielt die Rasanz der Flugbahn daher eine ausschlaggebende Rolle. Außerdem wird man damit zu rechnen haben, daß die Schießleistungen im Ernstfalle gegen Friedensleistungen zurückstehen werden. Einmal wird der verschärfte Nachtwachdienst die Menschen teils nervös, teils stumpf machen, zum andern wird die Aufregung bei einem Torpedobootsangriff und die Erwartung: Wird das Schiff von einem Torpedo getroffen werden? den einen oder anderen Schützen im sachgemäßen, überlegten Schießen beeinflussen. Umsomehr müssen alle mechanischen Hilfsmittel herangezogen werden, welche trotz alledem eine gewisse Garantie für den Erfolg bieten. Hier steht in erster Linie die Rasanz der Flugbahn.

Einer übertriebenen Steigerung der Rohrlänge soll — wie oben bereits gesagt — nicht das Wort geredet werden. Sie ist nicht zu empfehlen, da einmal, erhebliche Leistungen in den Anfangsgeschwindigkeiten der Geschosse vorausgesetzt, bei einer Ausdehnung der Rohrlänge über gewisse Grenzen hinaus die Rasanz nicht mehr eine entsprechend hohe Steigerung erfährt und ferner auch die Gewichts- und Kostenfrage sowie Nachteile,

Digitized by Google

die in Verbindung mit Fragen der inneren Ballistik stehen, gegen eine solche Steigerung sprechen.

Bestimmte Vorschläge, wie sie für das Kaliber gemacht wurden, können selbstverständlich für die Rohrlänge nicht gegeben werden, da derartige Angaben die genaue Durchkonstruktion eines Geschützes zur Voraussetzung haben.

c) Allgemeines. Es muß für die Antitorpedobootsgeschütze eine Präzisionskonstruktion verlangt werden, damit alle Hauptteile von Geschütz zu Geschütz beliebig auswechselbar sind. Dieser Forderung wird deshalb Wert beigelegt, weil aus der Tagschlacht die meisten Geschütze mehr oder weniger beschädigt hervorgehen werden. Durch ein Auswechseln der Teile kann dann die Feuerbereitschaft bei einzelnen Kanonen wieder voll hergestellt werden.

Außerdem ist zu bedenken, daß im Laufe eines längeren Krieges gerade die Antitorpedobootsgeschütze mit am häufigsten werden in Tätigkeit treten müssen, so daß ein oder das andere von ihnen Schäden irgend welcher Art im Gebrauch erleiden kann. Ein Auswechseln des ganzen Geschützes erfordert Zeit, Geld und Arbeit und wird meist nicht möglich sein. Die Möglichkeit, einzelne Teile auszuwechseln, kann in solchen Fällen eine wertvolle Hilfe bieten, welche stets rasch zur Hand ist.

Die Bedienungsweise der Geschütze muß sich durch größte Einfachheit auszeichnen, denn in dunkler Nacht sollen sie vornehmlich zu Worte kommen. Mit der Einfachheit muß sich eine derbe Solidität der Geschützteile verbinden, damit Störungen vermieden werden. Dasselbe gilt für die Anlage der Munitionszufuhr. Unterstände für Bereitschaftsmunition sind planmäßig, geräumig, luftig und trocken anzulegen, damit die Munition auch in längeren Kriegsläuften unter den Witterungseinflüssen nicht leidet.

d) Einheitliches Kaliber. Es bleibt noch die Frage: Sollen neben dem Hauptantitorpedobootsgeschütz noch kleinere Kaliber schnellfeuernder Art aufgestellt werden oder können diese gänzlich in Fortfall kommen? Die Antwort geht bereits aus dem vorher Gesagten hervor. Wenn von dieser Art von Geschützen keine nennenswerten Erfolge erwartet werden dürfen, dann stellen sie nicht viel Besseres als toten Ballast dar, dessen Gewicht an anderer Stelle, z. B. bei der Munitionsdotierung, weit günstiger verwendet werden könnte.

Für die Einführung der leichten Schnellfeuerkanonen sprach in der Hauptsache ihre Eigenschaft, ein Massenfeuer abgeben zu können, welches besonders bestach bei der anfänglich nur beschränkten Armierung mit schwereren Antitorpedobootsgeschützen. Diesen fiel die Abwehr der angreifenden Boote auf größere Entfernungen zu, während die leichten Kaliber auf nahe Entfernung mit ihren Geschoßgarben den Gegner überschütten sollten. Man hat sich sogar in einzelnen Marinen durch dieses Massenfeuer derart blenden lassen, daß die gesamte Antitorpedobootsarmierung nur aus solchen „Kugelspritzen" zusammengestellt worden ist.

Außer der geringen Treffsicherheit und der ungenügenden Wirkung am Ziel wird als dritter Nachteil der meist komplizierte Mechanismus und die geringe Lebensdauer derartiger Geschütze anzuführen sein.

Als Letztes spricht für ihre Abschaffung der Umstand, daß bei einem Einheitsgeschütz die Munition überall zu verwenden ist. Dadurch wird in gewissem Sinne, zumal bei Ausfällen, die Munitionsdotierung der einzelnen Kanone günstiger gestellt.

Digitized by Google

II. Die Zahl.

Die Zahl der Geschütze, welche zur Aufstellung gelangen, spielt eine bedeutende Rolle. Die hohe Zahl wird aber in der Hauptsache nicht gefordert, um in der Lage zu sein, mit einem Massenfeuer die angreifenden Boote zu überschütten, sondern um über eine möglichst unbeschränkte Menge an Reserven zu verfügen, zumal nach der zerstörenden Arbeit einer Tagschlacht, welche gleichsam magnetisch Torpedobootsangriffe nach sich ziehen wird.

Mit dem Begriff „Massenfeuer" muß vorsichtig umgegangen werden. Das Schießen aller Antitorpedobootsgeschütze bei unversehrtem Schiff erscheint nur dann gerechtfertigt, wenn Schwärme von Booten gleichzeitig angreifen, so daß das Schiff sich nach allen Seiten wehren und die Möglichkeit ausschalten muß, daß einer der Angreifer nicht beschossen wird. In solchem Falle wird das Massenfeuer sich von selbst teilen und ein sicheres Schießen für das einzelne Geschütz gestatten. Im anderen Falle ist die allerstrengste Feuerdisziplin geboten, welche dazu erziehen soll, daß tatsächlich nur diejenigen Geschütze feuern, in deren Schußsektor Boote hineinlaufen. Jedes Geschütz, welches zu Schuß kommt, muß für sich allerdings mit Massenfeuer arbeiten, d. h. alles an Leistungsfähigkeit hergeben, was nur irgend in der Kanone steckt.

Die Gründe, welche gegen ein unnötiges Massenfeuer sämtlicher Geschütze, die in Frage kommen könnten, sprechen, sind die folgenden:

a) Bei der Menge der Aufschläge leidet die Beobachtungsfähigkeit für die Aufschläge des einzelnen, dadurch wird die Schießleistung im ganzen herabgesetzt. Die Wirkung wird unter Umständen also nicht gehoben, sondern verschlechtert werden.

b) Es wird bei jedem Angriffe, auch bei solchem harmloserer Natur, eine Menge Munition vergeudet, deren Fehlen vielleicht später recht unangenehm empfunden werden wird. Munitionsersparnis ist ein wichtiger Faktor im Kriege, von welchem die Aktionsfähigkeit der Schiffe abhängt. Man soll deshalb so haushälterisch wie möglich mit der Munition umgehen, ohne allerdings in einen falschen Geiz zu verfallen, welcher die Sicherheit des Schiffes gefährden könnte.

c) Jedes Schießen hat eine mehr oder weniger starke Rohrabnutzung zur Folge welche ihrerseits die ballistischen Eigenschaften des Geschützes ungünstig beeinflußt. Wenn auch die Beanspruchung des Rohres bei leichten Kanonen keineswegs so bedeutend wie bei schweren ist, so soll doch eine unnötige Inanspruchnahme der Waffe tunlichst vermieden werden. Man denke an die Anforderungen, welche während eines langen Krieges an die Kanonen gestellt werden.

III. Die Aufstellung.

Die Aufstellung einer starken Antitorpedobootsarmierung bietet große Schwierigkeiten. Beim Kriegschiffbau wird es stets bestimmte, festliegende Hauptteile geben, um die herum die anderen sich gruppieren müssen. Zu solchen Teilen erster Ordnung wird man bei einem Linienschiff die Antitorpedobootsarmierung, ohne ihre Wichtigkeit zu verkennen, niemals rechnen können; hinter der Hauptarmierung wird sie naturgemäß stets zurückstehen müssen. Eine Art Flickwerk, bestehend in der Ausnutzung übrig gebliebener Plätze, wird daher die Aufstellung der leichten Artillerie stets bleiben, zum mindesten

Digitized by Google

wird ein Teil von ihr sich eine derartige Unterbringung gefallen lassen müssen. Immerhin wird die Forderung zu billigen sein, daß der Aufstellung ein ausgeprägter Charakter zu geben ist.

In der Art der Aufstellung werden zwei extreme Richtungen zu unterscheiden sein: das Zusammenfassen in Gruppen und das Verstreuen über das ganze Schiff. Das Zusammenfassen bringt den Vorteil der einheitlichen Leitung und die Möglichkeit des Panzerschutzes mit sich. Dagegen wird der Nachteil in Kauf genommen, daß unter Umständen ein Treffer eines größeren Kalibers gleichzeitig eine Reihe der leichten Kanonen außer Gefecht setzt. Diese Überlegung spricht für eine verstreute Aufstellung, welche außerdem den Vorteil bietet, daß unter allen Umständen nach jeder Richtung hin ein kräftiges Feuer entwickelt werden kann. Die Forderung muß gestellt werden, da auch bei Schiffen in Fahrt ein Angriff von allen Seiten nicht ausgeschlossen ist. Wie so oft in Fragen des Schiffbaus wird man auch hier zu einem Kompromiß gezwungen sein: Man fasse die Hälfte der unterzubringenden Kanonen in gepanzerten Batterien zusammen und gebe den übrigen eine Einzelaufstellung in gleichmäßiger Verteilung über das ganze Schiff. Auf diese Weise wird vielleicht eine Vereinigung aller Vorteile erreicht.

Es wird sich m. E. nicht empfehlen, die Geschütze in je einer großen Batterie an den beiden Schiffsseiten aufzustellen. Eine solche Unterbringung würde die Bestreichungswinkel nur mangelhaft ausnutzen und die Gefahr der gleichzeitigen Beschädigung einer sehr großen Anzahl von Geschützen in sich tragen. Es wird deshalb der Vorschlag gemacht, im Vor- und Achterschiff an jeder Seite je eine gepanzerte Batterie von etwa drei Geschützen anzuordnen. Die Batterien dürfen nicht zu niedrig liegen, damit sie auch bei Seegang verwendungsbereit sind. Es sei hier nochmals betont, daß nicht die Menschen an Bord des Bootes, sondern das Boot selbst das alleinige Ziel der Antitorpedobootswaffe sein soll. Damit fällt die Forderung fort, welche eine besonders hohe Aufstellung auf den Aufbauten, Brücken oder in den Marsen verlangte, von der aus die Personen an Deck des Angreifers beschossen werden sollten. Die Batterien schließen sich mit ihren Panzerwänden am besten dem übrigen Schiffspanzer an, damit sie nicht von jedem Treffer unterschossen werden können. Die Panzerstärke darf nicht gering bemessen werden, nur dann wird die Anlage ihren Zweck erfüllen. Kaliberstarker Panzer wird in diesem Fall nicht hinreichend sein. Zu berücksichtigen ist dabei, daß das für die leichte Artillerie an Panzer aufgewandte Gewicht für den Schutz des ganzen Schiffes nutzbringend verwertet sein wird, umsomehr als diese Panzerung dazu beiträgt, den Schutz der Schiffsenden zu erhöhen.

Auch für die nicht in Batterien untergebrachten Geschütze muß die Beibehaltung eines starken, ausgedehnten Schutzschildes befürwortet werden, eine Forderung, die durch die Kriegserfahrungen unterstützt wird. Zum mindesten werden die Schilde ihre Kanonen gegen die Verletzung durch Geschoßsprengstücke sichern können. Nebenbei werden sie während des Schießens von praktischem Werte sein, insofern sie dem Schützen das Gefühl erhöhter persönlicher Sicherheit geben, z. B. beim gleichzeitigen Angriff von Kreuzern und Torpedobooten während der Nacht, ferner während des Torpedobootsangriffes in der Tagschlacht. Schließlich gewähren sie den Nebenvorteil des Windschutzes, welcher einem ruhigen Schießen zugute kommt. Nach Möglichkeit ist der Unterbau der Einzel-

Digitized by Google

geschütze auf den Schiffspanzer direkt aufzusetzen, damit auch bei ihnen die Gefahr, unterschossen zu werden, soweit angängig vermieden ist.

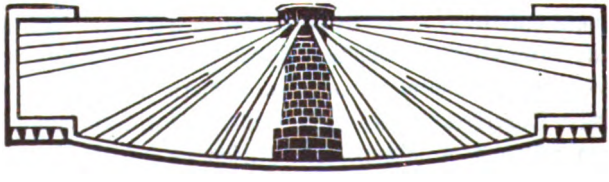
In den Batterien wird eine beschränkte Feuerleitung möglich sein, bei den Einzelgeschützen nicht. An sie müssen daher die sichersten Schützen gestellt werden. Die Erziehung zur höchsten Selbständigkeit ist aber auch für den Geschützführer eines Batteriegeschützes ein dringendes Erfordernis.

Es ist der Vorschlag gemacht worden, als ständige Reserven leichte Kanonen unter Panzerdeck zu fahren, für die an den verschiedensten Stellen des Schiffes Pivotierungen vorgesehen sind, so daß sie nach Bedarf aufgestellt werden können. Es ist hierin ein Hilfsmittel zu erblicken, welches vor allem *nach* einer Tagschlacht von Nutzen sein kann, im Verlaufe einer Schlacht aber bedeutungslos ist. Wenn auch die Leistungsfähigkeit derartiger Geschütze — es handelt sich wohl höchstens um Maschinenwaffen und die kleinkalibrigen automatischen Kanonen — in vorstehendem nur gering bewertet worden ist, so wird der Wert einer solchen Einrichtung, auch wenn es sich um sehr leichte Geschütze handelt, nicht abgeleugnet werden können. Die Einschränkung muß aber gemacht werden, daß diese Reserve-Antitorpedobootsgeschütze einschließlich der Munition und der Pivotierung nur ein Minimum an Gewicht darstellen dürfen; die Gründe wurden oben besprochen.

Schlußbetrachtung.

Ähnliche wie die im vorstehenden ausgesprochenen Ansichten, betreffend die Art und Aufstellung der Antitorpedobootsartillerie, scheinen in nicht unerheblichem Maße für die Wahl der Antitorpedobootsartillerie der neuesten russischen und japanischen Linienschiffe und Panzerkreuzer maßgebend gewesen zu sein. Das Kaliber der Antitorpedobootsgeschütze ist bei beiden Nationen auf 12 cm erhöht. Die Aufstellung der Geschütze auf „Rurik“ geschieht in zwei gepanzerten Kasematten, deren Panzerstärke allerdings den hier ausgesprochenen Anforderungen nicht entspricht. Auffallend ist vor allem die hohe Zahl (zwanzig) der 12 cm-Kanonen bei den russischen Schiffen, wohingegen die Japaner sich mit zwölf Geschützen dieser Art begnügen, was sich vielleicht dadurch erklären läßt, **daß sie in dem ganzen Kriege nie ernstlich von russischen Booten angegriffen sind. Frankreich, die Vereinigten Staaten und wahrscheinlich auch England sind bei dem 7,5 cm- bzw. 7,6 cm-Geschütz vorläufig stehen geblieben, was nach den Erfahrungen des Krieges als hinreichend kaum anerkannt werden kann.**

Waldeyer.



Digitized by Google

Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1906/07 im Kongreß.

Die diesjährigen Kongreßverhandlungen über den Marineetat haben sich, ähnlich wie in anderen Parlamenten, ungewöhnlich lange hingezogen und gleichfalls der Redelust der Abgeordneten ein weites Feld geboten, ohne daß dabei im wesentlichen neue Gesichtspunkte an den Tag getreten wären und die Entwicklung der Flotte davon sonderlich Vorteil gehabt hätte. Neu war eigentlich nur, daß in die Debatte der bevorstehende Haager Kongreß seine Schatten voraus warf, insofern als von einem Abgeordneten ein Antrag eingebracht wurde, nach welchem die Vermehrung des Schiffsbestandes gewissermaßen von den im Haag zu fassenden Beschlüssen abhängig gemacht werden sollte. Dieser Antrag des Abgeordneten Barthold lautete: „Falls jedoch auf dem zweiten Haager Kongreß eine Maßregel vereinbart werden sollte in der Richtung einer allmählichen Verminderung der Seestreitkräfte der Großmächte oder der Beilegung internationaler Streitigkeiten durch Gerichtsentscheidung oder Schiedsgerichtsverträge, so wird der Marinesekretär ermächtigt, von dem Bau des bewilligten Schiffes (es handelt sich um das große Linienschiff) Abstand zu nehmen." In seiner Begründung sagte der Antragsteller, sein Amendement gehe nicht aus einer Gegnerschaft gegen das geltende Flottenprogramm hervor, sondern berücksichtige nur mögliche Ereignisse und solle die Regierung in den Stand setzen, ihnen gerecht zu werden. In der Marineverwaltung sei man sich über den gewaltigen Fortschritt der Friedensbewegung in der ganzen Welt nicht klar, und es sei die Pflicht der Unionsregierung, sich an die Spitze dieser Bewegung zu stellen, da die Eifersucht und das gegenseitige Mißtrauen die europäischen Mächte hierzu nicht befähige. Die Annahme seines Amendements werde aber in der ganzen Welt Beachtung finden und beweisen, daß der Kongreß der Vereinigten Staaten mit der Friedensbewegung sympathisiere und von dem Haager Kongreß praktische Ergebnisse erwarte. Wie zu erwarten, ist dieser Antrag nicht zur Annahme gelangt; denn wenn auch gegen einzelne Positionen des Etats Widerspruch erhoben wurde und vor allen Dingen zahlreiche Sonderwünsche zu Worte kamen, so zeigte sich doch im ganzen Übereinstimmung bezüglich der Ziele der Flottenentwicklung, welche auf die Schaffung der zweitstärksten Kriegsflotte der Welt hinausgeht. Selbst das älteste demokratische Mitglied des Marineausschusses erklärte, er sei von der Mäßigung in der eingebrachten Forderung befriedigt und davon durchdrungen, daß der Ausschuß Hervorragendes geleistet habe, so daß nur sehr wenige Differenzpunkte beständen, und ein anderes Mitglied sprach sich dahin aus, daß die Zeit gerade jetzt für die Vereinigten Staaten sehr ungeeignet sei, mit ihrer Seerüstung hinter den anderen Mächten zurückzubleiben.

Einen breiten Raum in der Debatte nahm die Personalfrage ein. Trotz mehrfacher Versuche der Flottenfreunde kam es jedoch zu keiner Beschlußfassung hinsichtlich der Maßregeln zur Verjüngung des Offizierkorps in den höheren Klassen, und auch von der beantragten Vermehrung des Mannschaftsetats wurde angesichts der Schwierigkeiten der Anwerbung Abstand genommen. Diese selbst gab zu zeitraubenden Erörterungen

Digitized by Google

Anlaß, besonders mit Bezug auf die Schwierigkeit der Entlassung nicht ordnungsmäßig eingestellter Mannschaften. Nach den bestehenden Bestimmungen dürfen Minderjährige ohne die Einwilligung ihrer Eltern oder Vormünder zwar nicht eingestellt werden, doch hat man es damit in der Praxis anscheinend nicht sehr genau genommen, so daß zahlreiche Reklamationen deshalb erhoben worden sind. Auch scheint man sich bei den Rekrutierungskommandos damit begnügt zu haben, von den Aspiranten nur eine Altersangabe ohne weiteren Nachweis zu fordern, und endlich sind zahlreiche Mannschaften unter falschem Namen eingestellt worden. Inzwischen ist aber ein Erlaß des Präsidenten ergangen, nach welchem einmal eingestellte Mannschaften nur durch kriegsgerichtliches Erkenntnis oder durch Kongreßbeschluß wieder entlassen werden können, wodurch die Korrektur unzulässiger Einstellungen außerordentlich erschwert bzw. verzögert wird. Zur Besserung dieser Verhältnisse wurde eine Bestimmung schließlich angenommen, nach welcher die Einstellung nur auf Grund eines schriftlichen Geburtszeugnisses und bei Leuten unter 21 Jahren ferner nur bei Vorlage einer schriftlichen Einwilligung der Eltern bzw. Vormünder erfolgen darf.

Eine weitere zeitraubende Erörterung bewirkte die Frage der Neubauten auf Staats- und Privatwerften. Während gegen die ersteren die höheren Kosten geltend gemacht wurden, welche beispielsweise die Erhöhung der bewilligten Bausumme für das Linienschiff „Connecticut" um 460 000 Dollars notwendig machen, wurde auf der anderen Seite behauptet, daß ohne die Konkurrenz der Staatswerften die Forderungen der Unternehmer erheblich höhere gewesen sein würden und daß wahrscheinlich das Konkurrenzschiff „Louisiana" eine halbe Million teurer geworden wäre. Gegenüber der Behauptung, daß die Kosten auf den Staatswerften schon deshalb höhere sein müßten, weil diese nur 8stündige Arbeitszeit hätten gegen 9 Stunden der Privatindustrie, wurde ausgeführt, daß nach Erhebungen des Arbeitsamtes die Arbeitsleistungen auf den Staatswerften diejenigen der Privatetablissements um 10 Prozent überträfen. Es wurde daher anerkannt, daß die Heranziehung der Staatswerften einen schätzbaren Regulator für die Preisbildung bei der Privatindustrie bildet. Demgegenüber wurde aber nach längerer Auseinandersetzung, aus welcher sich ergab, daß speziell die Anker und Ketten, welche für die Flotte bis jetzt lediglich in Staatswerkstätten angefertigt werden, ungefähr dreimal soviel kosten, wie die gleichwertigen Produkte der Privatindustrie, bestimmt, daß Anker und Ketten sowie Geschosse, Panzer und Tauwerk im freien Wettbewerb von der Privatindustrie bezogen werden sollen, wenn diese billiger liefert als die Staatswerkstätten und ihre Produkte den Forderungen des Marinedepartements genügen. Schließlich wurde aus Anlaß der Verluste bei dem Erdbeben in San Francisco sämtlichen Etablissements an der pazifischen Küste ein bei dem Wettbewerb für Lieferungen an die Marine zu berücksichtigender Preisaufschlag von 4 Prozent bewilligt.

Auf stärkeren Widerstand stieß endlich die Forderung für die neue Ausbildungsstation an den Großen Seen, wobei lokale Interessen stark im Spiele waren. Es gelang aber, die Forderung durchzusetzen (für das laufende Etatsjahr 750 000 Dollars) unter der Bedingung, daß die Bewilligung erst in Kraft tritt, wenn voll ausgearbeitete Pläne vorliegen und die Gesamtkosten 2 Millionen Dollars nicht überschreiten.

Der, wie schon an anderer Stelle erwähnt, vom Marineausschuß des Re-

Digitized by Google

präsentantenhauses von 121,5 auf 99,7 Millionen Dollars herabgesetzte Etat wurde von dem Vorsitzenden, Mr. Foß, mit einer längeren Rede eingeleitet, in welcher er folgendes ausführte: Der Ausschuß sei sich bewußt gewesen, daß einzelne Mitglieder des Hauses einen schnelleren Ausbau der Flotte forderten. Er habe aber einen Etatsentwurf eingebracht, welcher vom ganzen Hause günstig beurteilt werden würde. Hierbei seien die Lehren des russisch-japanischen Krieges berücksichtigt worden, welche die ausschlaggebende Bedeutung großer Schiffe und schwerer Geschütze bewiesen hätten. Danach werde der Bau eines Linienschiffes vorgeschlagen, welches nach der Ansicht des Ausschusses so stark oder stärker sein werde wie irgend eines auf dem Wasser. „Das Land muß erkennen, daß wir uns in einer Lage befinden, welche den Schutz unserer großen Interessen erheischt. Die Bewilligung dieses Programmes wird der Welt zeigen, daß wir unsere Interessen auf der anderen Halbkugel nicht im Stiche lassen und sie auf dieser Seite schützen wollen." Gegenüber der ausgesprochenen Befürchtung, daß ein Schiff wie die „Dreadnought" für die amerikanischen Häfen zu tief gehen würde, machte der Redner geltend, daß ein solches Schiff in den Hafen von New York und in noch einige andere Häfen hineingehen könne, im übrigen aber in den Häfen nichts zu tun habe, sondern die Küste dadurch schützen solle, daß es dem Feinde auf See entgegenginge.

An Neubauten wurden schließlich bewilligt:

1. ein Linienschiff 1. Klasse, welches einen so starken Panzer und eine so mächtige Armierung trägt wie irgend ein bekanntes Schiff seiner Art, die höchste erreichbare Geschwindigkeit und größtmöglichen Aktionsradius besitzt und, ausschließlich Panzer und Armierung, nicht mehr kostet als 6 Millionen Dollars; vor Annahme endgültiger Pläne für dieses Schiff soll aber der Marinesekretär in einer seinem Ermessen überlassenen Weise geeigneten Konstrukteuren auf ihren Wunsch Gelegenheit geben, Pläne und Entwürfe für das Schiff vorzulegen und die Bewerber sollen, soweit ihre Pläne bei der Bauausführung zur Verwendung gelangen und ihnen nicht selbst die Ausführung übertragen wird, aus dem Fonds für „allgemeine Unkosten" in angemessener Weise entschädigt werden;

2. drei Torpedobootszerstörer von der höchsten erreichbaren Geschwindigkeit zum Höchstpreise von je 750 000 Dollars ausschließlich der Armierung;

3. zum Bau oder Ankauf von Unterwasser- oder Tauchbooten wurde dem Marinesekretär 1 Million Dollars zur Verfügung gestellt. Vorbedingung ist der günstige Ausfall von Versuchen, deren Einzelheiten vom Marinesekretär festgestellt werden sollen; die Vergleichsversuche sollen innerhalb von 9 Monaten von der Bekanntgabe der Bedingungen stattfinden.

Diese Bewilligungen umfassen demnach, wenn man die Gesamtkosten des Linienschiffes auf 10 Millionen Dollars annimmt, eine Summe von 13 250 000 Dollars, wozu noch die Kosten der Armierung der drei Torpedobootszerstörer hinzutreten. Es wurden ferner die Baukosten für das Linienschiff „Connecticut", ausschließlich Panzer und Armierung, auf 4 600 000 Millionen, die der beiden im Bau begriffenen Schulschiffe auf je 410 000 und die der Kohlendampfer auf 1 550 000 Dollars erhöht. Endlich wurden 100 000 Dollars für die Wiederherstellung der alten Fregatte „Constitution" bewilligt.

Digitized by Google

Aus der folgenden Tabelle ist ersichtlich, wie sich die Ausgaben des von dem Marineausschuß des Repräsentantenhauses vorgeschlagenen Etats zu denen des Vorjahres und den Etatsforderungen des Marinedepartements stellen:

Zweck	Etat 1905/06	Etatsforderung 1906/07	Vorschlag der Marinekommission für 1906/07
	Dollars	Dollars	Dollars
Gehälter und Löhnung	17 500 000,00	22 924 816,00	20 000 000,00
Remunerationen usw.	600 000,00	600 000,00	650 000,00
Allgemeine Unkosten	65 000,00	65 000,00	65 000,00
Bureau of Navigation	1 779 950,00	2 000 020,00	1 920 395,00
„ „ Ordnance	4 196 306,75	15 397 614,25	6 408 006,75
„ „ Equipment	6 174 028,00	6 877 228,00	6 874 028,00
„ „ Yards and Docks	927 443,92	1 025 527,93	1 023 303,93
Bauten:			
Bureau of Yards and Docks	3 139 700,00	9 054 670,00	2 848 450,00
Marine-Akademie	800 000,00	1 130 000,00	750 000,00
Bureau of Navigation:			
Ausbildungsstation	15 000,00	79 839,09	69 750,00
„ Rhode Island	74 500,00	112 250,00	68 650,00
„ Große Seen	—	750 000,00	750 000,00
Marine-Kriegsschule	5 000,00	1 200,00	1 200,00
Marine-Invalidenhaus	—	35 000,00	—
Bureau of Ordnance	86 200,00	639 650,00	283 500,00
„ „ Equipment	10 000,00	10 000,00	10 000,00
„ „ Medicine and Surgery	20 000,00	387 000,00	157 000,00
Bureau of Medicine and Surgery	385 000,00	410 000,00	405 000,00
„ „ Supplies and Accounts	5 883 932,28	6 581 032,28	5 883 932,28
„ „ Construction and Repair	7 972 824,25	8 630 824,25	7 782 824,25
„ „ Steamengineering	3 977 900,00	6 382 420,00	5 713 400,00
Marine-Akademie	348 675,96	414 510,58	388 663,08
Marineinfanterie:			
Gehälter und Löhnungen	2 328 524,28	3 111 834,48	2 779 276,48
Ausrüstung, Unterbringung und Verpflegung	1 790 861,50	3 114 452,26	1 926 007,00
Vergrößerung der Flotte:			
Schiff- und Maschinenbau	23 410 833,00	17 830 829,00	17 830 829,70
Panzer und Armierung	18 000 000,00	14 000 000,00	15 145 000,00
Ausrüstung	845 000,00	—	—
Gesamtsumme	100 336 679,94	121 565 718,82	99 734 215,77

Anmerkung: Unter Bauten (public works) sind die Landbauten (Hoch- und Dockbauten) zu verstehen.

Digitized by Google

Nach langwieriger Debatte wurde dieser Vorschlag vom Repräsentantenhause angenommen. Der Senat ging jedoch darüber in verschiedenen Punkten nicht unwesentlich hinaus und der hierdurch zwischen beiden Häusern entstehende Dissens schien längere Zeit die Fertigstellung des Etats vor Beginn des neuen Etatsjahres (1. Juli) in Frage zu stellen, was um so bedenklicher war, als bereits ein Teil der Schiffbauten usw. hatte eingestellt werden müssen, weil die verfügbaren Mittel erschöpft waren. Ein Ausgleich zwischen beiden Häusern wurde noch dadurch erschwert, daß der Senat an Beschlüssen von an sich unwesentlicher und mehr formeller Bedeutung festhielt, welchen das Repräsentantenhaus nicht beitreten wollte, wie die Erhöhung von Rang und Pension der Veteranen des Bürgerkrieges und die Verleihung des Ranges eines Generalmajors an den Kommandanten der Marineinfanterie. Auf der anderen Seite begegnete auch das neue große Linienschiff im Senat einem heftigen Widerstande, weil man einerseits der Verwendbarkeit eines solchen Schiffes nicht traute, anderseits aber von der Bewilligung des Schiffes ein unberechenbares Anwachsen der Flottenausgaben befürchtete. Schließlich einigten sich aber beide Häuser am 26. Juni zur Bewilligung dieses Schiffes, allerdings mit der Bedingung, daß die bis dahin festgestellten Pläne zunächst dem nächstjährigen Kongresse zur Gutheißung vorgelegt werden sollten, womit also eine Bewilligung für das neue Etatsjahr praktisch hinfällig wurde. Im übrigen wurden die Bewilligungen des Repräsentantenhauses um rund 2,3 Millionen Dollars erhöht. Darunter figurieren 1 250 000 Dollars für Beschaffung von Reservegeschützen und -Munition (außer den 1,5 Millionen des Vorschlages des Repräsentantenhauses), 65 000 Dollars für Funkentelegraphenstationen an der pazifischen Küste und 106 000 Dollars für Kasernements der Marineinfanterie. Der Rest kommt im wesentlichen dem Ausbau der Werften zugute. Auch ist der lange gehegte Wunsch des Seeoffizierkorps in Erfüllung gegangen, daß die eine Ungleichmäßigkeit gegenüber den Armeeoffizieren enthaltende Bestimmung aufgehoben wird, nach welcher den Seeoffizieren bei Verwendung am Lande 15 Prozent ihres Gehaltes abgezogen wurden.

Es stellt sich nunmehr der Etat für 1906/07 für den Betrieb der Flotte (Naval establishment) auf 102 071 650,27 Dollars = 429 700 931,13 Mark. Dazu kommen noch 750 000 Dollars für das Marinedepartement selbst, so daß der Gesamtetat mit 102,82 Millionen den vorjährigen nur um 2,5 Millionen Dollars übertrifft. Eine wesentliche Mehrbewilligung gegenüber dem Vorjahre ist also nicht eingetreten, zur großen Beruhigung der Steuerzahler. Erreicht wurde das trotz nicht unbeträchtlicher Erhöhung einzelner Posten dadurch, daß besonders die Forderungen für Ausbau der Werften und neue Dockbauten erheblich beschnitten worden sind. Beantragt waren außer dem an anderer Stelle schon besprochenen großen Schwimmdock für die Chesapeake-Bai neue Trockendocks für Boston, Pensacola und Puget Sound; bewilligt wurde jedoch außer dem Schwimmdock nur ein Dock für Puget Sound. Auch sind die Kosten für „Vergrößerung der Flotte" von 41,4 auf 33,4 Millionen zurückgegangen, wobei allerdings die für das neue Etatsjahr, wie oben erwähnt, nicht in Betracht kommenden Ausgaben für das große Linienschiff im wesentlichen die Differenz ergeben. Die Kosten für die in Bau befindlichen und bewilligten Schiffe,

Digitized by Google

ausschließlich der neuesten Bewilligungen, werden im ganzen auf 52,5 Millionen Dollars veranschlagt, so daß noch rund 19 Millionen nachzufordern bleiben.

Gewissermaßen als Kommentar zu den Etatsforderungen und damit zu den Plänen der Marineverwaltung ist eine Aufstellung von Interesse, welche der frühere Marinesekretär Morton im vorigen Jahre dem Kongreß hatte zugehen lassen und die bei den diesjährigen Verhandlungen als Unterlage diente. Sie betrifft die Kosten für die Unterhaltung der Flotte nach Fertigstellung der in Bau befindlichen Schiffe. Es wird dabei angenommen:

1. daß die jetzt in Dienst befindlichen Linienschiffe, mit Ausnahme derjenigen der „Maine"-Klasse und alle Monitors, sich in Reserve bzw. außer Dienst befinden werden,
2. daß die aktive, d. h. in Dienst befindliche Flotte bestehen wird aus
   - 6 Linienschiffen der „Connecticut"-Klasse,
   - 5 = = „Virginia"- =
   - 3 = = „Maine"- =
   - 2 = = „Idaho"- =
   - 6 Panzerkreuzern der „Pennsylvania"-Klasse,
   - 4 = = „Tennessee"- =
   - 3 = = „Charleston" =
   - 4 geschützten Kreuzern von 3500 bis 4500 Tonnen,
   - 6 = = der „Chattanooga"-Klasse,
   - 3 Scouts,
   - 16 Kanonenbooten und kleinen Kreuzern von 1000 bis 2000 Tonnen,
   - 8 Torpedobootszerstörern,
   - 20 Torpedobooten,
   - 2 Flottenkohlendampfern.

Man findet schon hierin die Bestätigung der Mitteilungen, nach welchen die atlantische Flotte in Zukunft 16 Linienschiffe und 8 bis 10 Panzerkreuzer enthalten soll. Auch scheint der Bau weiterer Scouts aufgegeben zu sein. Für die Unterhaltung dieser Flotte werden die Kosten auf jährlich 76 591 300 Dollars veranschlagt; dazu kommen für die Unterhaltung der in Reserve befindlichen Schiffe 3 Millionen, so daß die Gesamtkosten sich auf 79,6 Millionen belaufen würden, welche sich folgendermaßen zusammensetzen:

Gehälter und Löhnungen	32 000 000	Dollars,
Vorräte aller Art, Kohlen und Reparaturen einschl. Abnutzung der Werfteinrichtungen für die in Dienst befindlichen Schiffe	38 400 000	=
Armierungskosten, Unterhaltung	2 700 000	=
Schießübungen	1 300 000	=
Werft- und Dockkosten, Unterhaltung	1 750 000	=
Gesundheitswesen	441 300	=
Unterhaltung des in Reserve befindlichen Schiffsmaterials	3 000 000	=
Zusammen . .	79 591 300	Dollars.

Digitized by Google

Es ist dabei vorausgesetzt, daß das gesamte für die Besetzung der Schiffe erforderliche Personal alsdann vorhanden sein wird. Nach einer dem Kongreß vorgelegten Berechnung werden aber, wenn nicht die notwendigen Etatsvermehrungen bewilligt werden, dazu im Jahre 1910 fehlen 27 474 Mann und 890 Offiziere, nämlich 2 Kontreadmirale, 20 Kapitäne zur See, 12 Fregattenkapitäne, 188 Korvettenkapitäne, 307 Kapitänleutnants, 331 Oberleutnants zur See, 30 Leutnants zur See, während die dann vorhandenen 404 Fähnriche zur See genügen werden. Es ist zwar aus den vorliegenden Berichten nicht ersichtlich, daß im Kongreß auf diese wichtige Frage weiter eingegangen worden wäre, jedoch es läßt sich wohl annehmen, daß darüber vertrauliche Besprechungen stattgefunden haben, zumal auch von dem eigentlichen Flottenprogramm, welches der Marinesekretär im vorigen Kongreß in Aussicht stellte in der Öffentlichkeit nichts verlautet.

Rosendahl.

Digitized by Google

Die Marineliteratur im Jahre 1905.

Wie in früheren Jahren sind hierunter die bedeutenderen Erscheinungen der Marineliteratur und die für Marinekreise wichtigeren Veröffentlichungen aus naheliegenden Gebieten im Jahre 1905 zusammengestellt.

Seemacht, Marinepolitik.

Mit der Geschichte der Seemacht beschäftigt sich der Altmeister A. T. Mahan: „Sea power in its relations to the war of 1812"; London, Sampson Low (36 s). Dies neueste Werk Mahans schließt die Reihe seiner Arbeiten über den Einfluß der Seemacht auf die Geschichte nach dem ursprünglichen Plane ab. In dem behandelten Ringen erwies sich die Seemacht für die Vereinigten Staaten als ein negativer Faktor: „Nicht durch wilde Operationen oder Schiffszweikämpfe werden Kriege entschieden, sondern durch gehäufte Kraft, die in überlegter Weise gehandhabt wird."

Die Novelle zum deutschen Flottengesetze hat naturgemäß viele Federn in Bewegung gesetzt. In erster Linie steht als amtliche Begründung der Neuforderungen: „Die Seeinteressen des Deutschen Reiches im letzten Jahrzehnt", zusammengestellt vom Reichs-Marine-Amt — zur Beleuchtung der Novelle zum Flottengesetz herausgegeben als Sonderheft der Marine-Rundschau bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Eine klare bildliche Darstellung hat E. Neuhaus in der „Leipziger Illustrierten Zeitung" vom 8. Februar 1906 unter dem gleichen Titel veröffentlicht, die auch als Sonderabdruck erschienen ist.

Der im Kampfe für die Flottenvermehrung bekannte Rufer im Streite, G. A. Erdmann, stellt unter dem Titel: „Frei die See" — Leipzig, B. Elischer Nachf. (1,60 Mark) — Betrachtungen zum Flottenprogramm des deutschen Flottenvereins an, die dessen Forderungen günstig sind.

E. Kaiser: „Unsere Aufgaben zur See" (Marine-Bibliothek, Erste Serie: Allgemeines, Nr. 1) — Leipzig, Stella-Verlag (0,50 Mark) — begründet kurz und klar die Notwendigkeit für Deutschland, sich über See Nahrungs- und Absatz- sowie Gebiete zur Gewinnung von Rohstoffen zu sichern.

„Mars regiert die Stunde", Rede an den Reichstag von Nebukadnezar — Berlin, Verlag Kontinent (Theo Gutmann) (0,80 Mark) — tritt für die Flottenvermehrung ein und behandelt eingehend die bessere wirtschaftliche Stellung des Offizierkorps zur Stärkung des Rückgrates des Heeres.

Frhr. v. der Osten-Sacken-Rhein: „Deutschlands nächster Krieg" — Berlin, A. Bath (2,00 Mark) — sei hier erwähnt, weil der Verfasser die Notwendigkeit einer schnellen Verstärkung der Flotte eingehend begründet.

Graf E. Reventlow: „Deutschland in der Welt voran?" Zwanglose Betrachtungen zur Flottenfrage — Berlin, Boll & Pickardt (1 Mark) — tritt für wesentliche Beschleunigung des Ersatzes der veralteten Linienschiffe durch zeitgemäße Neubauten von großer Wasserverdrängung und für Vermehrung der Panzerkreuzer ein.

Digitized by Google

W. Scheel: „Deutschlands Seegeltung", Lesebuch zur Einführung in die Kenntnis von Deutschlands Flotte und ihrer Bedeutung in Krieg und Frieden — Halle, Buchhandlung des Waisenhauses (3,50 Mark) — ist von dem Verfasser auf Anregung des Ministerialdirektors Althoff aus den besten Quellen und an der Hand namhafter Fachmänner zusammengestellt, um als Lesebuch die Kenntnis der Seemacht in den Schulen zu vermitteln.

O. Stern: „Die Seemachtfragen der Gegenwart" — Berlin, Deutscher Verlag (0,50 Mark) — dringt auf die schleunige Verstärkung der deutschen Flotte zur zweitgrößten der Welt nach England und verlangt, daß sie den in der Nordsee stationierten fremden Flotten stets überlegen sein muß.

G. Stresemann: „Das Interesse der sächsischen Volkswirtschaft an der Verstärkung der deutschen Flotte" — Dresden, Nationaldruckerei — ist der Abdruck einer Rede, die der sachkundige Syndikus des Verbandes sächsischer Industrieller am 8. Dezember 1905 in der Generalversammlung des Verbandes hielt.

„Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser?" Kritische Untersuchungen und Folgerungen eines deutschen Weltpolitikers — München, J. Schweitzer (2,00 Mark) —. Der ungenannte Verfasser kommt nach Betrachtung der Weltlage und der Stellung Deutschlands zu dem Schluß, daß das Wort unseres Kaisers das eines sehr weit vorausschauenden Sehers ist und daß vorderhand unsere Zukunft nicht auf dem Wasser, sondern auf dem Lande im Süden und Osten liegt im Anschluß an Österreich und beiderseitigem, festem Bündnis mit der Türkei. Das würde uns die Schutzherrschaft über die europäischen und asiatischen Besitzungen der letzteren sichern, deren wirtschaftliche Ausnutzung durch unseren Bevölkerungsüberschuß uns den Zugang zu deren Häfen sichern und die Verwirklichung des Kaiserwortes herbeiführen würde.

The Hon. G. Peel: „The friends of England" — London, J. Murray (gebd. 12 s) — ist ein Gegenstück zu des Verfassers bekanntem „Enemies of England" und behandelt die geschichtliche Entwicklung der englischen Seeherrschaft, die Stellung Englands zu den Vereinigten Staaten und Frankreich und schließlich die gelbe Gefahr im Sinne des Kaiserbildes: „Völker Europas, wahret eure heiligsten Güter!"

Der Cobden-Club hat unter dem Titel: „The burden of armament, a plea of retrenchment" eine Schrift herausgegeben bei F. Fisher Unwin, London, in der er für Beschränkung der Ausgaben für militärische Zwecke eintritt. Da die Entwicklung des englischen Heeres und besonders der Marine eingehend verfolgt wird, so hat das Buch auch für Seeoffiziere Wert, umsomehr, als auch die deutsche Marinepolitik wohlwollend besprochen wird.

Ch. Auriol: „La France, l'Angleterre et Naples de 1803 à 1806" — Paris, Plon-Nourit & Cie. (20 fr.); Tome I: 1904, Tome II: 1905 — bietet einen wertvollen, auf den erhaltenen Originalberichten der beteiligten Diplomaten, Feldherren und Admirale beruhenden Beitrag zu dieser Episode im Kampfe Napoleons gegen die englische Seeherrschaft im Mittelmeere und stellt insbesondere im Vergleich zu dem Verhältnis des heutigen Italiens zu Frankreich und England die folgerichtige, auf Seebeherrschung gerichtete Haltung des letzteren Staates dar, die all seinen diplomatischen und militärischen Vertretern gleichsam zur zweiten Natur geworden ist, so daß ein Wechsel in den Persönlichkeiten fast bedeutungslos ist.

Digitized by Google

F. Cuniberti: „L'equilibrio del Mediterraneo“ — gibt eine kurze geschichtliche Übersicht über die Vorherrschaft im Mittelmeer und die von Italien verpaßten Gelegenheiten und fordert eine tatkräftigere Politik, die sich auf eine starke Flotte stützen muß, für deren Schaffung Italien die nötigen Opfer zu bringen hat.

H. Russier: „Le partage de l'Océanie“ — Paris, Vuibert & Nony (7,50 fr.) — beschäftigt sich mit den geographischen, kulturellen, kolonialwirtschaftlichen Verhältnissen der Südsee-Inseln im Hinblick auf den kommenden Kampf um die Seeherrschaft im Stillen Weltmeere.

Seewesen im allgemeinen.

H. Balmer: „Die Romfahrt des Apostels Paulus und die Seefahrtskunde im römischen Kaiser-Zeitalter“ — Bern-Mürchenbuchsen, E. Sutermeister (gbd. 10,80 Mark) — behandelt die noch nicht endgültig entschiedene Frage dieser Seereise und ist hier erwähnt wegen der eingehenden Behandlung, die Seemannschaft und Schiffsführung der römischen Kaiserzeit gefunden haben.

V. Malfatti: „Le navi romani del lago di Nemi“ — Roma, Officina poligrafica italiana (5,00 Mark) — gibt eine geschichtliche Darstellung der Funde, teilt diese in Abbildungen mit und fordert zur Inangriffnahme weiterer Untersuchung der Schiffe im Nemisee auf.

H. Vignaud: „Études critiques sur la vie de Colomb avant ses découvertes“ — Paris, H. Welter (10 fr.) — bietet wertvolle Beiträge zur Lebensgeschichte des großen Entdeckers und zur Geschichte der Seeschiffahrt und der Geographie nebst kritischer Beleuchtung älterer Werke über Columbus.

H. Sköllin: „Aktive maritime Berufstätigkeiten der mecklenburgischen Küstenbevölkerung“ („Thünen Archiv“, herausgegeben von Dr. R. Ehrenberg; 1. Jahrg., 2. Heft) — Jena, G. Fischer (4,00 Mark) — muß hier erwähnt werden, da es einen Teil der Seemacht behandelt und Material für die Wiederbelebung des maritimen Geistes unserer Küstenbevölkerung schafft. Der Deutsche Seefischerei-Verein unterstützte die das ganze Heft füllende Arbeit.

J. Wanka: „Seewesen“; Sonderabdruck aus dem 5. Hefte des Werkes: „Das Postwesen in Österreich“, II. Abteilung — Prag, G. Neugebauer (1,80 Mark) — gibt eine gedrängte Marinekunde, unter vorzugsweiser Berücksichtigung der Postschiffahrt, aber auch Behandlung der Kriegsmarine, insonderheit der österreich-ungarischen, und ist ein empfehlenswertes Nachschlagebuch. — Auch die anschließende III. und IV. Abteilung: „Zur Geschichte der Seeschiffahrt“ und „Zur Geschichte der Postbeförderung zur See“ enthalten eine Menge von Einzelheiten, die verständnisvoll zusammengestellt sind.

A. G. Cowie: „The sea services of the Empire as fields for employment“ — London, Treherne (3 s 6 d) — ist bereits in neuer, billigerer Auflage erschienen.

R. Dowling: „All about ships and shipping“, a handbook of popular nautical information — ist in sechster, mit vielen Zusätzen versehener und mit einer Vorrede des Lieutenants W. G. Ramsay-Fairfax R. N. ausgestatteter Ausgabe in London bei A. Morning (gebd. 5 s) erschienen.

Digitized by Google

„Lo sviluppo marittimo nel secolo XIX", Vol. I — Roma, „Rivista marittima" (gebd. 6,50 Mark) —. Das Werk verdankt der Schriftleitung der „Rivista marittima" sein Entstehen und will die Entwicklung des Seewesens im verflossenen Jahrhundert durch Einzeldarstellungen beleuchten, die aus der Feder hervorragender Sachkenner und Marineschriftsteller stammen. Bibliographische Hinweise sind ebenfalls gegeben.

Dem im Jahre 1883 von P. E. Dabovich herausgegebenen, 1900 durch J. Heinz mit einer Ergänzung versehenen ersten Bande des „Nautisch-technischen Wörterbuchs" der Marine — deutsch, italienisch, französisch und englisch —, der die Stichworte in den beiden ersten Sprachen gab, ist nun der zweite Band mit den Stichworten in den beiden letzten Sprachen gefolgt, bearbeitet von E. v. Normann-Friedenfels und J. Heinz unter dem Titel: „Nautical technical dictionary for the navy", Part I: A—K (gebd. 30,00 Mark) — Pola, „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens" — und damit ist ein wesentlicher Schritt zum Abschluß dieses wertvollen, umfassenden Werkes getan.

Marinegeschichte, Seekriegsgeschichte.

Einen breiten Raum nimmt hier die aus Anlaß der 100jährigen Wiederkehr des Tages von Trafalgar entstandene Nelson- und Trafalgar-Literatur ein, von welcher hier jedoch nur die bedeutendsten Erscheinungen berücksichtigt werden sollen:

„A souvenir of Trafalgar, 1805—1905" — London, Gale & Polden (6 d) — ist ein für weiteste Verbreitung berechnetes Andenken an den Tag, der England die Seeherrschaft gab. Das geschmackvoll ausgestattete Büchlein enthält den amtlichen Bericht über die Schlacht mit zum Teil farbigen Bildern und Abbildungen der Flotte von heute.

T. H. Baylis: „The true account of Nelson's famous signal" — London, G. Allen (6 d). — Der Verfasser stellt auf Grund authentischer Zeugnisse fest, daß Nelsons rechtes Auge durch die Verwundung vor Calvi zwar in seiner Sehkraft beeinträchtigt, aber nicht erblindet war, ferner daß die Geschichte ins Bereich der Fabel oder des Kombüsenbesteckes gehört, wonach Nelson 1801 vor Kopenhagen das Glas vor das blinde Auge gehalten haben soll, um das Signal Parkers zum Abbrechen des Gefechtes nicht zu sehen. Das Büchlein enthält den Abdruck eines Briefes des Flaggleutnants Nelsons bei Trafalgar, wonach es sich bei der Zusammenstellung des berühmten Signals nur darum gehandelt hat, das ursprüngliche „confides", das hätte buchstabiert werden müssen, durch „expects" zu ersetzen, was im Signalbuch gegeben war.

Sir W. L. Clowes und A. H. Bourgoyne: „Trafalgar refought" — ein eigenartiges Buch, das Humor mit Wissenschaft verbindet, indem es den Seezug von Trafalgar hundert Jahre später verlegt und unter Festhaltung der geschichtlichen Persönlichkeiten und Ereignisse den Verlauf der Schlacht mit modernen Schiffen schildert und dadurch unnatürlich wirkt.

A. M. Broadley und R. G. Bartelot: „The three Dorset captains at Trafalgar: Thomas Masterman Hardy, Charles Bullen, Henry Digby" — London 1906, Murray (gebd. 15 s) — gibt eine Lebensbeschreibung von Nelsons Flaggkapitän

Digitized by Google

Hardy, die zum Teil auf aufgefundenen eigenen Briefen beruht und besonders wegen der Lichter, die sie auf Nelson wirft, wertvoll ist. Die beiden anderen Kapitäne sind Bullen („Britannia") und Digby („Afrika"). Es wird hier auch eine Skizze der Schlacht von Trafalgar zum ersten Male veröffentlicht, die dem vor kurzem erst aufgefundenen „Remark book" des Midshipman R. F. Roberts von der „Victory" entnommen ist, desgleichen dessen Schilderung von Nelsons Verwundung.

W. M. B.: „Words and deeds of Nelson" — London, H. Trowde (3 d) —, eine nicht besonders übersichtliche Auswahl einzelner Aussprüche und eine Datentafel von Nelsons Leben.

Eardley Wilmot: „Nelson's last campaign" — London, E. Stanford (2 s 6 d) — gibt in volkstümlicher Weise eine Schilderung des Trafalgaer Seezuges und der Schlacht mit Diagramm.

Th. Foley: „The Nelson Centenary: »Lest we forget«" — Norwich (6 d) — bietet eine Anzahl Briefe und sonstige Erinnerungen, die Nelson mit seinem Geburtsorte Burnham Thorpe verbanden.

G. A. Furse: „A hundred years ago. Battles by land and sea: Ulm, Trafalgar, Austerlitz" — London, W. Clowes & Sons (10 s). — Der bekannte Militärschriftsteller begibt sich hier auch auf die See. Er ist der Ansicht, daß Napoleon tatsächlich in England landen wollte, und setzt die Vorbedingungen für den Erfolg klar auseinander. Er behandelt dann den Feldzug gegen Österreich und gibt eine gute Beschreibung der Schlacht bei Trafalgar, eine Vergleichung der Feldherren Napoleon und Nelson. Das Buch ist anregend geschrieben; leider hat der Verfasser nicht das Desbrièressche Werk benutzt, er stützt seine Behandlung des Seekrieges auf James und Thiers.

J. K. Laughton: „Nelson and his companions in arms" — London, G. Allen (gebd. 2 s 6 d) — gibt eine kurze, mit mehreren Bildnissen Nelsons und der Lady Hamilton geschmückte Darstellung der Kriegstaten des Helden und seiner Beziehungen zu seinen Waffenbrüdern.

J. Masefield: „Sea life in Nelson's time" — London, Methuen & Co. — ist mehr für weitere Kreise bestimmt und gibt ein stark aufgetragenes Bild des Marinelebens jener Zeit; als geschichtliche Quelle ist es wertlos.

H. Newbolt: „The year of Trafalgar, being an account of the battle and of the events which led up to it, with a collection of the poems and ballads written thereupon between 1805 and 1905" — London, J. Murray (gebd. 5 s). — Der Verfasser hat die dankenswerte Aufgabe unternommen, gestützt auf die vorhandenen Quellen und unter kritischer Benutzung verschiedener Lebensbeschreibungen Nelsons, zum ersten Male in Buchform für sich den Seezug von Trafalgar ausführlich zu behandeln und die Schlacht selbst darzustellen, eine Aufgabe, deren Lösung ihm gelungen ist.

C. S. Parsons: „Nelsonian reminiscences, leaves from memory's log", herausgegeben von W. H. Long — London, Gibbings & Co. (gebd. 3 s 6 d) — ist ein zum hundertjährigen Todestag Nelsons herausgegebener Neudruck des 1843 erschienenen Buches. Der Verfasser war 1798 Signalkadett auf Nelsons Flaggschiff „Foudroyant"

Digitized by Google

bei der Niederwerfung der Revolution in Neapel, damit enden aber seine persönlichen Beziehungen.

Auch W. Clark Russel ist mit einem „Life of Nelson in a series of episodes“ — London, The society for promoting christian knowledge (gebd. 3 s 6 d) — auf dem Plan erschienen, das neben Vergleichen zwischen einst und jetzt in markiger, schöner Sprache das Leben des Seehelden in seinen Hauptpunkten schildert.

H. Stokes: „What Nelson said, as found in his letters, despatches and the published notes of his private conversation“ — London, The Caxton Press (6 d) — enthält viele auch für Fremde beachtenswerte Aussprüche, die natürlich zunächst an seine Landsleute gerichtet waren.

Arnold White und E. H. Moorhouse: „Nelson and the twentieth century“ — London, Cassell & Co. (gebd. 5 s) — halten der heutigen englischen Marine an der Hand der Taten Nelsons und seiner Flotten einen Spiegel vor, der selbst dem Außenstehenden stark übertriebene erscheinende Bilder zurückwirft; die taktische Auffassung ist anfechtbar; hervorzuheben sind die hier gebotenen Bausteine zur Geschichte der englischen Marinewerften.

Hierher gehört auch, wenn auch erst 1906 erschienen: E. Fraser: „The enemy at Trafalgar, an account of the battle from eye-witnesses' narratives and letters and despatches from the French and Spanish fleets“ — London, Hodder & Stoughton (gebd. 16 s) —, das eine Darstellung der Schlacht von der gegnerischen Seite gibt und manches Neue bringt.

Erwähnung verdient, daß über die von Nelson in der Schlacht von Trafalgar befolgte Taktik, insbesondere darüber, ob die Schlacht in Befolgung seines berühmten Memorandums geschlagen sei, eine umfassende Polemik entbrannte, die in Zeitschriften und Tageszeitungen durchgefochten wurde und zu der Professor Laughton in Brassevs „Naval annual 1906“ das Schlußwort spricht.

Sinngemäß gehört hierher das von der Naval Records Society veröffentlichte Werk: J. S. Corbett: „Fighting instructions 1530—1816“, durch das ein wertvoller Beitrag zur Geschichte der Seetaktik geliefert wurde, der durch die vom Verfasser hinzugefügten Beurteilungen der zeitgenössischen Taktiker noch erhöht ist. Besonders eingehend sind Nelsons taktische Denkschriften behandelt worden, namentlich um zu erkennen, wie weit sie auf dem aus der Vergangenheit abgeleiteten Wissen und inwieweit sie von Nelsons Genie herrühren. Die Sammlung ergibt, daß die Entwicklung der englischen Segelflottentaktik original-englisch ist.

„Letters and papers relating to the first Dutch war 1652—1654“, Vol. III, das von C. T. Atkinson fortgesetzt ist, nachdem schwere Krankheit den ursprünglichen Bearbeiter S. R. Gardiner zur Aufgabe der Arbeit gezwungen hatte. Dadurch konnte der zum Jahrgang 1905 zählende Band auch erst im Mai 1906 herausgegeben werden. —

Eine zweite Gruppe bilden die Darstellungen der Vorgänge zur See im russisch-japanischen Kriege:

N. L. Klado: „La marine russe dans la guerre russo-japonaise“, traduit avec l'autorisation de l'auteur par R. Marchand — Paris und Nancy, Berger-

Digitized by Google

Levrault & Cie. (3,50 fr.) —. Die viel in der Presse bemerkten Äußerungen des Fregattenkapitäns Klado über die Leistungen der russischen Flotte liegen hier in französischer Übersetzung vor, vom Übersetzer eingeleitet, der auch näheres über Admiral Rojestwenski mitteilt.

Eine deutsche Übersetzung von A. v. Drygalski ist unter dem Titel: „Die russische Seemacht nach der Ausfahrt des II. Geschwaders der Flotte des Stillen Ozeans" in Berlin bei K. Sigismund (3,00 Mark) erschienen und mit Vorwort und Nachwort versehen.

N. L. Klado: „La bataille de Tsoushima avec la réponse de l'auteur à la protestation du contre-amiral Enquist"; traduit avec l'autorisation de l'auteur par R. Marchand — Paris, Berger-Levrault & Cie. (3,50 fr.) —. Der durch seine frühere freimütige Kritik der russischen Flotte und ihres Versagens im russisch-japanischen Kriege bekannte Verfasser gibt hier eine ungeschminkte zusammenfassende Darstellung der Ausreise des Geschwaders Rojestwenskis, die zu dem unglücklichen Ende bei Tsuschima führte, nebst einer Kritik des Verhaltens der russischen Flotte in der Schlacht. Auf Wert als Geschichtsquelle darf das Buch keinen Anspruch erheben.

„La bataille de Tsoushima, rapport de l'amiral Togo" — Paris, Berger-Levrault & Cie. (1 fr.) — gibt die französische Übersetzung des Berichtes.

M. L. Lagos: „La guerra russo-japonesa, Operaciones navales, destroyers y torpederos — Buenos-Ayres, M. Bedana i hijos —. Die von dem Verfasser gezogenen Schlüsse müssen mit Vorsicht aufgenommen werden, da zuverlässige Quellen noch nicht zugänglich waren für seine Darstellung.

H. C. S. Wright: „With Togo, the story of seven month's active service under his command" — London, Hurt & Blackett (gebd. 10 s 6 d) — liefert im flotten Plauderton wertvolle Beiträge zur Geschichte des Seekrieges, hauptsächlich des Dienstes der Blockadeflotte vor Port Arthur.

R. Daveluy: „La lutte pour l'empire de mer; les leçons de la guerre russo-japonaise" — Paris, A. Challamel —. Der durch seine Werke über Seetaktik und -strategie wohlbekannte Verfasser zeigt zusammengefaßt die strategischen und die taktischen Handlungen im eben beendeten Seekriege und leitet daraus Lehren ab.*)

C. C. Dix: „The world's navies in the boxer rebellion" (China 1900) — London, Digby, Long & Co. (gebd. 7 s 6 d) —. Der Verfasser nahm als Midshipman an den Unternehmungen gegen die Boxer teil und gibt seine persönlichen Aufzeichnungen und Eindrücke wieder, die naturgemäß in erster Linie die Mitwirkung der Engländer betreffen. Deutschland hat nach Ansicht des Verfassers das Unglück gehabt, nicht den ihm zukommenden Anteil bei der Bestrafung Chinas nehmen zu können.

Das im letzten Literaturbericht erwähnte Werk des Admirals The Honourable Sir E. R. Fremantle: „The navy as I have known it" ist vom Kontreadmiral z. D. M. Plüddemann unter dem Titel: „Fünfzig Jahre zur See, die Marine, wie ich sie gekannt habe, 1849—1899" ins Deutsche übersetzt und bei K. Sigismund, Berlin, mit der Jahreszahl 1906 erschienen (10,00 Mark).

*) „Marine-Rundschau", April 1906, S. 513.

Digitized by Google

A. Lee: „Famous British admirals" — London, A. Melrose (gebd. 6 s) — gibt kurze volkstümliche Schilderungen des Lebens, Charakters und der Taten einer Anzahl englischer Flottenführer, mit Drake beginnend und mit Nelson endend.

A. Lee: „England's sea story" — London, A. Melrose (gebd. 5 s) —, eine volkstümliche Darstellung der englischen Seegeschichte von den Uranfängen bis Trafalgar.

R. Southey: „English seamen", herausgegeben von D. Hannay, ist in zweiter Auflage bei Methuen & Co., London, erschienen (gebd. 12 s) und enthält die Lebensbeschreibungen von Hawkins, Greenville, Devereux, Raleigh, Howard, Clifford, Drake, Cavendish mit einleitenden Bemerkungen des Herausgebers.

Sir A. West: „Memoir of Sir Henry Keppel, G. C. B., admiral of the fleet" — London, Smith, Elder & Co. (gebd. 7 s 6 d) — ist eine anziehend geschriebene Fortsetzung des Lebenslaufes, den der verstorbene, über 90jährige Admiral of the Fleet unter dem Titel: „A sailor's life under four sovereigns" 1899 herausgab, und bringt manche neuen Züge zur Kennzeichnung des Nestors der Flaggoffiziere.

G. Lacour-Gayet: „La marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI." — Paris, H. Champion (15 fr.) — hat der bekannte Geschichtsforscher und Vortragende an der französischen Marineakademie dem früher erschienenen Werke: „Die französische Marine unter Louis XV." als Fortsetzung folgen lassen. Die Darstellung beruht auf den im Marinearchiv vorhandenen Berichten usw. Der Verfasser zeigt auch, wie sich in der Marine die große Revolution vorbereitet, der in erster Linie die Flotte zum Opfer fallen sollte.

J. Sottas: „Histoire de la compagnie royale des Indes orientales" (1664—1719) — Paris, Plon (10 fr.) — baut sich auf der Erzählung G. de Chasles über die Reise eines französischen Geschwaders 1690/91 nach Ostindien unter du Quesne auf, die der Verfasser vollständig wiedergibt und daran die Geschichte der Colbertschen Schöpfung knüpft, dabei auch ausführliche Angaben über die damalige französische Seemacht, die Ausrüstung und Einrichtung der Schiffe und die Hilfsmittel der Navigierung bringt.

Ferd. R. v. Attlmayr: „Erinnerungen aus meinem Leben" — Graz, Selbstverlag — sind in erster Linie für die Familie bestimmt, enthalten aber naturgemäß für den Seeoffizier viel Interessantes aus der Geschichte der österreich-ungarischen Kriegsmarine, insbesondere die Begründung der 1866 gewählten Marsch- und Schlachtordnung.

M. Valli: „Gli avvenimenti in Cina nel 1900 e l'azione della R. Marina Italiana — Milano, U. Hoepli (12 fr.) — schildert die Beteiligung des italienischen Landungskorps an der Niederwerfung des Boxeraufstandes; hat aber darüber hinaus allgemein geschichtliche Bedeutung, da es ausführlich auf Grund von Quellen die Vorgeschichte der Unruhen behandelt.

Von den „Official records of the Union and Confederate navies in the war of rebellion" ist Series I, Vol. 19: „West Golf blockading squadron" (15. Juli 1862 bis 14. März 1863) erschienen.

O. L. Lyman: „Commodore Oliver Hazard Perry and the war on the Lakes" — New York-New Amsterdam Book Co. (gebd. 6 s 6 d) — bringt eine

Digitized by Google

ausführliche Beschreibung der Kriegführung auf den großen amerikanischen Seen während des Krieges mit England 1812/13.

Zwei spanische marinegeschichtliche Einzeldarstellungen sind zu nennen:

J. Wangüemert y Poggio: „El almirante D. Francisco Dìaz Pimieta y su epoca" — Madrid, „Revista de archivos" (5,00 Mark) —, die uns ins 16. Jahrhundert versetzt.

J. Obanos Alcalá del Olmo: „La marina en el bloqueo de la Isla de Léon (1810 à 1812)" — Madrid, Imp. de Ministerio de Marina —, die die Kämpfe um die französische Herrschaft in Spanien, insbesondere um den Besitz von Cadix, und den Anteil der spanischen Flotte behandelt.

Verwendung der Flotte, Seestrategie und -taktik.

A. S. Hurd: „British war fleets, the new scheme of reorganisation and mobilisation with special reference to the growth of the German navy" — London, Chapman & Hall (6 d) — ist schon in zweiter Auflage erschienen und zeigt, welches Interesse die Entwicklung der deutschen Flotte jenseit des Kanals hervorruft.

T. Miller-Maguire hat einen lesenswerten Vortrag, den er in der Aldershot Military Society gehalten: „The British in the Iberian peninsula 1808/14 as illustrating sea power and strategy" bei H. Rees, London, veröffentlicht.

A. Daveluy hat seiner vortrefflichen „Étude sur le combat naval" die „Étude sur la stratégie navale" — Paris, Berger-Levrault & Cie. (6 fr.) — folgen lassen. Sie untersucht an der Hand der Geschichte das Gebiet der Seestrategie in Clausewitzschem Geiste und darf als grundlegend auf diesem Gebiete bezeichnet werden. Eine von der „Marine-Rundschau" veranlaßte deutsche Übersetzung wird demnächst erscheinen.

Le commandant D***: „L'objectif de nos flottes, la guerre commerciale" — Paris, R. Chapelot & Cie. (3 fr.) — gibt ein neues Rezept zum Seekriege gegen England: Mit Kriegsausbruch begeben sich Geschwader aus Linienschiffen, Kreuzern und Torpedobootsjägern auf die Haupthandelsstraßen zum Kapern, ausgerüstet mit dem erforderlichen Troß. England schickt jedem Geschwader eins der seinen nach, da die französische Küste durch die Unterseeboote unblockierbar ist. Die französischen Geschwader vereinigen sich nach 40 Tagen vor Lagos und fallen nun über die einzelnen englischen Geschwader geschlossen her. Der Plan hat starke Anklänge an Napoleons I. verunglückten. Als Anhang hat der Verfasser, durch Niblacks „Tactical employment of naval artillery" angeregt, unter der Bezeichnung: „Tactique du combat fractionné" eine Taktik entworfen, bei der die einzelnen Divisionen unter Ausnutzung des toten Winkels der feindlichen Artillerie räumlich getrennt zusammenwirken.

Captain Sorb: „Quittons la Méditerranée et la mer de Chine" — Paris, R. Chapelot & Cie. (8,50 fr.) — warnt seine Landsleute davor, sich durch die Annäherung Englands in Sicherheit einlullen zu lassen. Die neue Verteilung der britischen Flotte sei ebenso gut gegen Frankreich wie gegen Deutschland verwertbar. England werde sich seiner vermeintlichen Gegner nacheinander entledigen, zunächst Deutschlands unter dem Schutze der Entente cordiale mit Frankreich. Für dies gelte nach wie vor: toujours en vedette.

Digitized by Google

L. Vidal: „Manuel pratique de cinématique navale et maritime à l'usage de la marine de guerre et de la marine du commerce" — Paris, Gauthier Villars (7,50 fr.) —. Dies im Auftrage des französischen Marineministeriums bearbeitete Werk gibt die mathematische Grundlage der Schiffsbewegungen, d. h. seiner Fahrbewegungen, der Seestrategie und Seetaktik und enthält Tabellen und Kurven für den praktischen Gebrauch bei Lösung seestrategischer, taktischer und navigatorischer Aufgaben.

H. Bignot ist neuerdings wieder mit einer kleinen Schrift: „Aperçu de tactique navale, une nouvelle tactique en ordre dispersé" — Paris, „Questions navales" (2 fr.) — hervorgetreten, in der er schnelle Panzerkreuzer den Linienschiffen entgegenstellen will, indem diese sich auf Kreislinien in gleichem Abstande vom Feinde bewegen und einzelne Teile desselben unter überlegenes Feuer nehmen. Das anregend geschriebene Buch bespricht auch die Abwehrmittel gegen Unterseebootsangriffe.*)

d'Armos: „Les submersibles et les sousmarins, leur situation dans les guerres modernes" — Paris, A. Challamel (1,50 fr.) — bringt nichts wesentlich Neues über diese noch ungeklärte Frage des Seekrieges.

H. Noalhat: „Les torpilles et les mines sousmarines" — Paris, Berger-Levrault & Co. (8,00 fr.) —. Der durch seine Werke über Unterseeboote bekannte Verfasser gibt eine eingehende, zum Teil geschichtliche Darstellung der Mittel der Unterseekriegführung, soweit sie aus Minen und Torpedos bestehen, die einzeln genau in ihrer Verwendung und Wirkung beschrieben werden. Paul Fontin, der frühere Sekretär des Admirals Aube, ruft das Gedächtnis des Begründers der jungen Schule in einer Vorrede wach.

Oberleutnant zur See Wieneke hat das im Jahre 1902 erschienene Werkchen von R. d'Equevilley: „Unterssee- und Tauchboote" (siehe „Marine-Rundschau", 1903, S. 1000) übersetzt und bei R. Kordes, Kiel, veröffentlicht (2,75 Mark).

S. Dahlgren: „Torpedovapnet och lifvet ombord å dess fartyg" — Stockholm, A. Bonnier (4,00 Mark) — behandelt Torpedos, Torpedoboote und Unterseeboote für weitere Kreise.

Trutz- und Schutzwaffen der Schiffe.

L. Tfoucalas: „L'armement des cuirassés futurs; puissance défensive et offensive" — Paris, R. Chapelot & Cie. (1,00 fr.) — will die Linienschiffe mit etwa zehn 30,5 cm-Geschützen, deren Feuergeschwindigkeit zu vergrößern wäre, und Kleinartillerie gegen Torpedoboote bestücken.

J. M. Neves da Fonseca: „Curso de balistica e artilharia" — Escuola Naval, Rio de Janeiro — ist in zweiter, durch einen Anhang vermehrter Auflage erschienen; das Buch ist von der brasilianischen Regierung als Leitfaden für den Artillerieunterricht an der Marineschule angenommen, veröffentlicht und ausgezeichnet worden.

Bewertung der Flotten und Schiffstypen.

„Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, 1905" zieht die Lehren aus dem russisch-japanischen Kriege, über dessen Verlauf zur See er auch berichtet, in

*) „Marine-Rundschau", November 1905, S. 1401.

Digitized by Google

den Abhandlungen: „Artillerie und Panzer in ihren Beziehungen zum Schiffstyp", „Fortschritte der Artillerie", „Torpedo und Mine im Seekrieg", „Fragen des Seekriegsrechts", „Der gegenwärtige Stand der Bekohlungsfrage für Kriegsschiffe". Den Neuerungen im Maschinenwesen trägt der Aufsatz: „Die Dampfturbine als Antriebsmotor für Kriegsschiffe" Rechnung. Die Statistik zeigt wiederum wertvolle Vermehrungen.

In „Jungdeutschland zur See, Bilder aus unserer Kriegsflotte nebst erläuternden Tabellen" hat der deutsche Flottenverein eine für Verbreitung in weitesten Kreisen bestimmte Mappe, die das Wesentlichste über unseren Schiffsbestand bringt, geschaffen. (0,50 Mark.)

„Taschenbuch der Kriegsflotten", 4. Jahrg., 1905, herausgegeben von B. Weyer, das wiederum eine Vermehrung der Bilder und Skizzen (um 50) aufweist. — Von diesem Taschenbuch ist eine zweite Auflage erschienen, die durch die großen Änderungen im Flottenbestande als Folge des russisch-japanischen Krieges bedingt war, eine völlige Umarbeitung nötig machte. In Zukunft wird alljährlich im Juni ein Nachtrag erscheinen.

J. A. Brassey: „Naval annual 1905" bringt u. a. eine kritische Beleuchtung der Seeereignisse des russisch-japanischen Krieges und eine zutreffende Darstellung der deutschen Flotte; auf eine Abhandlung über Seetaktik sei besonders hingewiesen.

Fred T. Jane: „All the world's fighting ships" bringt gute Photographien der japanischen Schiffe, die an den Seeschlachten teilnahmen, ferner unter der Bezeichnung „Blockading battleships" ein nach Cunibertis Ideen entworfenes Schiff. Der Preis ist auf 21 s erhöht worden.

G. Smith gibt in „Supremacy in the Far East, will Russia ever regain it?" — London, Forster, Groom & Co. (4 d) — eine vollständige Flottenliste Rußlands und Japans und der bis zum Fall Port Arthurs einschließlich erlittenen Schiffsverluste und Havarien.

de Lanessan: „Les enseignements maritimes de la guerre Russo-Japonaise" — Paris, F. Allen (3,55 fr.) —. Der Urheber des französischen Flottengesetzes vom Jahre 1900 zieht hier die für dessen Weiterentwicklung sich ergebenden Lehren des letzten Seekrieges: Das stark bewehrte und geschützte Schlachtschiff ist anerkannt unentbehrlich, Panzerkreuzer können ohne eigene Gefährdung nicht gegen Linienschiffe kämpfen, Torpedoboote sind eine nützliche, aber engbeschränkte Waffe; der Angriff ist die beste Verteidigung, die Flotte muß daher als Angriffswaffe entwickelt, die Seeoffiziere durch häufige Manöver zu selbständigem Entschlusse in allen Lagen erzogen werden.

„Les armées et les flottes militaires de tous les états du monde, composition et répartition 1905" — Paris, Berger-Levrault & Cie. (1 fr.).

Organisation, Personal, Mannszucht, Uniform, Bildungswesen.

Ferber: „Organisation und Dienstbetrieb der Kaiserlich deutschen Marine" ist in fünfter, neu bearbeiteter Auflage bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin, erschienen (gebd. 4,50 Mark).

E. Lengning: „Unser Kriegsmarinewesen" und O. Büsser: „Unser Handelsmarinewesen" — Stuttgart, E. H. Moritz (je 1,00 Mark) — gehören wie zur Biblio-

Digitized by Google

thek der Rechts- und Staatskunde so auch sachlich zusammen und ergänzen einander zu einer geschichtlichen und organischen Darstellung der deutschen Seemacht. Die technischen Einzelheiten sind eingehend behandelt, auch die Binnenschiffahrt und ihre Straßen sind berücksichtigt, die Seefischerei ist leider ausgeschlossen.

V. Laverrenz: „Deutschlands Kriegsflotte" — Erfurt und Leipzig, F. Kirchner (gebd. 12,00 Mark) — gibt eine Darstellung der Entwicklung und des gegenwärtigen Bestandes, der Organisation, des Materials und der Bemannung der Marine, ein „Kompendium der deutschen Marine" mit vorzüglichen Abbildungen und Kunstblättern der Schiffe und Szenen aus dem Bordleben, die um so willkommener ist, als die Werke von Werner und Holleben, wenn auch bis auf die Neuzeit fortgeführt, nicht mehr ganz als aus einem Guß gearbeitet erscheinen.

Graf E. Reventlow: „Die deutsche Flotte und ihre Aufgaben" („Hillgers illustrierte Volksbücher", Bd. 28) — H. Hillger, Leipzig (0,30 Mark) — gibt einen klaren Überblick über die Zusammensetzung dieser Flotte, ihr inneres Leben und ihre Aufgaben im Dienste des Vaterlandes und verdient weite Verbreitung.

„How to become a naval officer, with a chapter descriptive of the Royal naval college Osborne and its routine" — Gieve, Matthews & Seagrove, London (gebd. 2,50 Mark) —. Die nachgesehene Auflage 1905 ist bestimmt, den Eltern, die ihre Söhne der Seeoffizierlaufbahn zuführen wollen, einen Einblick in die Verhältnisse zu geben.

Die „Regulations for the Royal navy reserve (men)" sind nachgesehen und neu herausgegeben bei Eyre & Spottiswoode, London (gebd. 6 d). Desgleichen die „Regulations for the appointment promotion and employment of officers in the Royal naval reserve" (6 d).

„Text book for Royal naval volunteer reserve, including hints on discipline and drill and other information that may prove of use to the officers and men of the force" — London, Eyre & Spottiswoode (gebd. 3 d).

„Regulations governing the uniform of commissioned officers, warrant officers and enlisted men of the navy of the United States" (vom 21. Januar 1905) — Washington, Government printing office — sind im Druck erschienen mit Ansichtstafeln der Uniformen.

„Sveriges folk in vapen", II: Sjöförsvaret — Stockholm, Centraldryckeriet (1,50 Mark) —. Der ungenannte Verfasser entwirft auf einem jährlichen Haushaltbetrag von 20 Millionen Kronen die Organisation der schwedischen Seestreitkräfte.

„Marine-Kalender samt reglementer, love og bestemmelser vedrørende den Norske marines personel" — Christiania, Grøndahl & Søns (7,50 Mark) — ist eine Neuausgabe, die die Personalien sämtlicher norwegischer Seeoffiziere usw. seit 1814 und die bezüglichen jetzt geltenden Bestimmungen enthält.

Militärische Ausbildung, Dienst an Bord.

„Technische und militärische Themata für die erste Ausbildung der Maschinistenanwärter und Heizer der II. Werftdivision auf dem Maschinenhulk »Leipzig«" ist in neuer, verbesserter Auflage bei K. Lohses Nachfolger, Wilhelmshaven, erschienen (gebd. 2,25 Mark).

Digitized by Google

Auch für die Vorbereitung zum Dienstunterrichte in der Marine zu empfehlen ist: v. Estorff: „Kriegsartikel und Fahneneid" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (0,70 Mark).

„Courses of instruction in gunnery for officers, seamen and marines" — London, Eyre & Spottiswoode (6 d).

E. O. Donoghue: „Channel fleet evolutions June 1904 — August 1905" — London, Westminster Press (3 d) — gibt eine Zusammenstellung der für einzelne Manöver: Vorbereitung zu Klar Schiff, Klar Schiff, Netze aus und ein usw. gebrauchten Zeiten, die als Vergleich sehr lehrreich ist.

„Watch, station, quarter and fire bills etc. for H. M. torpedo boat destroyers" — London, Eyre & Spottiswoode (gebd. 1 s).

„Handbook of physical training", Vol. I — London, Eyre & Spottiswoode (gebd. 9 d) — ist die von Seeoffizieren auf Grund eingehender Unterrichtung in den Turnsystemen verschiedener Länder, insonderheit Schwedens und des Turnunterrichtes der preußischen Zentral-Turnanstalt, ausgearbeitete amtliche Turnvorschrift für die englische Marine, die noch durch „The principles and practice of educational gymnastics for the use officers etc. in H. M. fleet — ebenda (6 d) — erläutert wird.

„Gymnastikreglement for haeren og fladden", første del: den almindelige gymnastik — Kopenhagen, Centraltrykkeriet (gebd. 4,50 Mark).

„Boat-book U. S. navy" — Annapolis, Naval Institute —. Das unter der Leitung des Bureau of Navigation, Navy Department, von einem Ausschuß, dem Leutnant-Commander Fullam, Snies, Shoemaker, Leutnant Brittain, Mc. Lean der Vereinigten Staaten-Flotte angehörten, bearbeitete Büchlein enthält die Dienstvorschrift für Handhabung der Boote und den Bootsdienst.

Erst nachträglich kommen zur Kenntnis die beim U. S. Naval Institute zu Annapolis im Jahre 1904 erschienenen Dienstunterrichtsbücher:

W. F. Fullam: „The petty officer's drill book", revised edition (gebd. 1,25 $) — umfaßt die gesamte Ausbildung an Land und an Bord und soll den Unteroffizieren als Anhalt dienen.

R. Mc. Lean: „The bluejacket's manual U. S. navy", revised and enlarged (gebd. 1,25 $) — ist in Frage- und Antwortspiel gehalten und soll den Mannschaften als Leitfaden im Unterricht über alle Dienstzweige dienen.

Beide Bücher sind auf Veranlassung des Navy Department herausgegeben.

„Ship and gun drills U. S. navy 1905" (gebd. 7,50 Mark);

„The landing force and small arms instruction U. S. navy 1905" (gebd. 8,50 Mark) — Naval Institute, Annapolis.

Flaggen.

„Flaggenbuch" (Fla. B.) — Berlin, Reichs-Marine-Amt; käuflich bei M. Rühl, Leipzig — gibt eine vollständige, in prachtvollem Farbendruck ausgeführte, mit Erläuterungen versehene Zusammenstellung aller Standarten, Kriegs-, National- und Handelsflaggen, Yachtklubstander und -flaggen, Reedereiflaggen und Schornsteinabzeichen der Welt.

Digitized by Google

Zusammenwirken von Flotte und Heer.

A. v. Janson: „Das Zusammenwirken von Heer und Flotte im russisch-japanischen Kriege 1904/05" — Berlin, R. Eisenschmidt (1,50 Mark) — schildert dies und zieht aus ihm die sich ergebenden Lehren.

C. E. Callwell: „Military operations and maritime preponderance, their relations and interdependence" — W. Blackwood & Sons, Edinburgh und London (gebd. 19,20 Mark) —. Der bekannte Verfasser von: „The effect of maritime command on land campaigns since Waterloo" hat in dem vorliegenden Werke die Frage verallgemeinert wissenschaftlich behandelt. Er untersucht vom Standpunkt des Landsoldaten aus an der Hand der Geschichte die gegenseitigen Beziehungen von Land- und Seemacht: Die Seemacht ist sehr wesentlich von der Unterstützung und Hilfe der Landmacht abhängig, anderseits kann diese in vielen Fällen erst durch eine beherrschende Seemacht zur Verwendung gebracht werden. Der Ausdruck „maritime preponderance" (Übergewicht zur See) an Stelle des sonst üblichen „command of the sea" (Seeherrschung) ist vom Verfasser gewählt, um den häufiger eintretenden Zustand zu bezeichnen, den nämlich, wo nach einer entscheidenden Seeschlacht noch Teile der feindlichen Seestreitmacht verwendungsfähig geblieben sind, als den immerhin seltenen Fall, daß eine der Parteien von vornherein oder infolge einer Schlacht die See vollständig beherrscht, weil die andere überhaupt keine Flotte oder kein verwendbares Schiff mehr hat. Der Verfasser verfolgt die Absicht, das gegenseitige Studium und Verständnis der Verwendungsbedingungen von Land- und Seemacht zu wecken, er behandelt daher eingehend die Grundlagen der Seekriegführung, die der Landkriegführung als bekannt voraussetzend. Angesichts der beherzigenswerten Lehre des russisch-japanischen Krieges, der für die Russen in letzter Linie deswegen so ungünstig verlief, weil das Verständnis für diese Fragen ihren Führern vollständig fehlte, kann das Werk Callwells nicht dringend genug unseren Land- und Seeoffizieren zum Studium empfohlen werden.

Seetransportwesen.

R. Baker: „Transportation of troops and material" — Kansas City Franklin Hudson Publishing Co. (gebd. 7,50 Mark) — sei hier erwähnt, weil es auch das Seetransportwesen behandelt.

Die Kauffahrtei.

Allgemein.

J. Bortfeldt: „Schiffs-Taschenbuch" ist in vierter, vermehrter Auflage bei M. Heinsius Nachf. in Leipzig (gebd. 3,00 Mark) erschienen.

„Deutsch-Nautischer Almanach 1905" ist durch eine Chronik wichtiger Ereignisse auf maritimem Gebiete bereichert.

C. Schroedter hat in einem „Ergänzungsbande des Jahrbuchs der Reedereien und Schiffswerften" die Entscheidungen des Kaiserlichen Ober-Seeamts und der Seeämter zu Hamburg und Bremerhaven aus dem Jahre 1904 zusammengestellt, unter besonderer Hervorhebung dessen, auf das es dem Reeder, Schiffsführer und Offizier vorzüglich ankommt. — Hamburg, Verlagsanstalt und Druckerei A. G. (2,50 Mark).

Digitized by Google

Reederei, Schiffahrtslinien, Staatsunterstützung.

H. O. Behrens: „Grundlagen und Entwicklung der regelmäßigen deutschen Schiffahrt nach Südamerika" („Angewandte Geographie", 2. Serie, 4. Heft) — Halle, Gebauer & Schwetschke (3,60 Mark) — gibt einen schätzenswerten Beitrag zur Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, der zum großen Teil auf den Angaben der an der Südamerikafahrt beteiligten Reedereien beruht und außerdem eine große Zahl von Quellen, die eingangs des Werkes angeführt sind, berücksichtigt.

Das verdienstliche Werk Dr. Max Peters: „Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reiches" ist durch den zweiten Band: „Von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reiches" zum Abschluß gebracht worden. — Jena, G. Fischer (6,00 Mark).

K. Thieß: „Die Hamburg—Amerika-Linie, eine Stütze der deutschen Volkswirtschaft" — Berlin, Pan-Verlag (gebd. 2,00 Mark) — ist aus eingehender persönlicher Kenntnis geschrieben.

M. Wittenberg: „Reederei-Neubauten im Jahre 1905" — Hamburg, Verlagsanstalt und Druckerei A. G. vormals J. F. Richter (1,00 Mark) — gibt eine auf statistischer Grundlage beruhende Übersicht der deutschen Neubauten.

A. Schweiger: „Schiffahrtssubventionen und ihr Einfluß auf Post, Admiralität, Schiffbau und Volkswirtschaft — Wien, O. Möbius (3,50 Mark) — bringt die Berichte und Vorschläge des österreich-ungarischen Subkomitees des Industrierates zur Vorberatung der Fragen des Seeverkehrs.

Bemannung, gesetzliche Vorschriften.

K. Herrmann: „Die Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung" — Berlin, R. v. Decker — sind auf Veranlassung des Reichsamts des Innern von kundiger Hand zusammengestellt und herausgegeben.

Unter dem Titel: „Carrières maritimes" sind bei H. Charles-Lavauzelle, Paris, kurzgefaßte Übersichten einzelner seemännischer Laufbahnen veröffentlicht, um das Interesse weiterer Kreise für die Seemacht zu wecken, so „Programmes des conditions d'admission au brevet de capitaine de long cours et aux diplômes d'officier et d'élève de la marine marchande" (1,00 Mark), „École des mousses de la marine nationale" (0,75 Mark).

A. E. Sayous: „Le marin anglais" — Paris, Recueil Sirey (3 fr.) — ist eine im Auftrage der Fédération des industriels et des commerçants français ausgeführte Untersuchung über die soziale Lage der englischen Seeleute.

O. Schülke: „Schiffs- und Havariepapiere" ist in zweiter Auflage mit den durch Änderung einiger Gesetze bedingten Änderungen erschienen bei Eckardt & Meßtorff, Hamburg.

Seehäfen, Kanäle.

G. Lehmann-Felskowski: „Deutschlands Häfen und Wasserstraßen".

M. Plessis: „Navires et ports marchands" — Paris, Berger-Levrault & Cie. (3 fr.) — bietet eine Darstellung des Zustandes der französischen Handelsflotte, der Seehäfen und des gesamten Seegewerbes, um die Aufmerksamkeit der französischen

Digitized by Google

Volksvertreter angesichts der neuen Gesetzesvorlage über die Unterstützung der Handelsschiffahrt auf diese zu lenken.

„Monografia storica dei porti dell' antichità nella penisola italiana", das auf Veranlassung des italienischen Marineministers für den internationalen Schiffahrtskongreß zusammengestellte Werk, an dem verschiedene Verfasser beteiligt sind, ist in seinen einzelnen Teilen ungleichwertig, darf aber als Grundlage für einen bisher vernachlässigten Teil der Geschichtschreibung begrüßt werden.

G. F. Zimner: „The mechanical handling of material" — London, Crosby Lockwood & Sons — ist das erste Werk, das diesen im heutigen Seeverkehr für die schnelle Entladung und Beladung so überaus wichtigen Zweig der mechanischen Hilfsmittel überhaupt und vollständig erschöpfend behandelt.

A. Ungard Edler von Öthaholm: „Der Suezkanal, seine Geschichte, seine Bau- und Verkehrsverhältnisse und seine militärische Bedeutung" — Wien und Leipzig, A. Hartleben (4,00 Mark) — eine im Hinblick auf die Ausreise des russischen Geschwaders geschriebene Untersuchung, die sich auch mit der Frage der Neutralität des Kanals beschäftigt, die der Verfasser nicht für gewährleistet hält.

G. Petersen auf Möhlhorst: „Der A- und der B-Kanal, Schiffahrtsstraßen zwischen der Schlei, dem Eckernförder Hafen und dem Kaiser Wilhelm-Kanal" — Eckernförde, J. C. Schwensen —. Der Verfasser schlägt den Bau eines Kanals von Gröhl am Kaiser Wilhelm-Kanal nach Eckernförde für große Schiffe und einer Fortsetzung für kleinere Schiffe durch das Noor nach der Schlei bei Holm vor. Die Vorarbeiten sind bereits ausgeführt und Kosten- wie Ertragsberechnungen beigefügt.

Binnenschiffahrt.

H. Averdank: „Die Duisburger Börtschiffahrt" — Duisburg, G. Ewich (4,60 Mark) — ein Beitrag zur Geschichte der Binnenschiffahrt.

O. Peterke: „Das Wasserrecht der Weistümer" — Prag, J. G. Kalge (3,00 Mark) — gibt eine geschichtliche Darstellung des Rechtsstands der Binnengewässer.

Bethge: „Die geschichtliche Entwicklung der württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrt" (ein Gedenkblatt zum 50jährigen Bestehen des Staatsbetriebes dieser Dampfschiffahrt). Nach amtlichen Quellen, unter Berücksichtigung der allgemeinen Schiffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee. — Stuttgart, J. B. Metzler (1,00 Mark). — Es wird hier ein Einblick in diese wenig bekannten Verhältnisse gegeben.

G. Weil: „Die Lage der Kanalschiffer in Elsaß-Lothringen" — Straßburg i. E., J. Singer (4,00 Mark) — eine volkswirtschaftliche Untersuchung, die ausführliche Angaben über das Kanalnetz der Reichslande bringt.

A. Soltsien: „Rettungsvorkehrungen bei Schiffsunfällen auf Binnenwässern" — München, Seitz & Schauer (0,50 Mark) — regt die allgemeine gesetzliche Einführung solcher auch in der Binnenschiffahrt an.

Seefischerei.

„Deutscher Seefischerei-Almanach für 1905", der durch Erweiterung des Leuchtfeuerverzeichnisses, der Hafenpläne und Segelanweisungen sich mehr und mehr zum ausgiebigen navigatorischen Hilfsmittel der Seefischer ausbildet.

Digitized by Google

F. G. Alfalo: „The sea-fishing industry of England and Wales“ — London, E. Stanford — gibt eine volkstümliche Geschichte des Seefischfanges und der Fischereihäfen von England und Wales; Schottland und Irland sind ausgeschlossen.

Segel- und Rudersport.

„Der deutsche Segelsport“, herausgegeben von Willy Stöwer, unter Mitwirkung von O. Belitz, Dr. Rieß und Schiffbauingenieur de Ahna — Leipzig, F. A. Brockhaus (gebd. 25,00 Mark) — gibt eine vollständige Übersicht über die geschichtliche Entwicklung und den jetzigen Stand des deutschen Segelsports einschließlich des Eissegelns und der Motorboote, den Entwurf, Bau, Einrichtung, Typen, Indienststhaltung und Wettsegeln der Yachten. Das mit prächtigem Bilderschmuck gezierte Werk ist Seiner Majestät dem Kaiser gewidmet. „Army and Navy Gazette“ hat an dem Werke nur auszusetzen, daß es diesseit des Kanals geschrieben ist.

J. W. und Fr. Scheibert: „Der Segelsport“, mit Bilderschmuck und einem Beitrage von W. Stöwer, ist in zweiter, vermehrter und verbesserter Auflage, die Seiner Kaiserlichen Hoheit dem Kronprinzen gewidmet ist, bei Grethlein & Co., Leipzig, erschienen (4,00 Mark). Daß dies schon nach vier Jahren nötig wurde, spricht am besten für den Wert des hauptsächlich für die Segler kleiner Fahrzeuge und Boote, die sie zugleich vollständig selbst bedienen, geschriebenen Büchleins.

P. Marshall: „Model sailing yachts, how to build, rig and sail them“ — London, P. Marshall & Co. (gebd. 1 s) — ein nützliches Handbuch für diesen Zweig des Segelsports, aus dem auch der Yachtbauer und Segler Anregung schöpfen kann.

T. E. Thorpe: „A yachtman's guide to the dutch waterways including the Zuider Zee and the Friesland Meeres“ — London, A. Stanford (gebd. 10 s 6 d) — bietet dem Vergnügungssegler alles navigatorisch und touristisch Wissenswerte für dies Gebiet.

G. Clerc-Rampal: „De l'utilité de la marine de plaisance pour le développement de la puissance maritime“ — Paris, „Le Yacht“ — ist das preisgekrönte Ergebnis eines vom Vizepräsidenten des Yacht Club de France, Herrn Glandaz, veranstalteten Wettbewerbs über diese Frage.

G. Soé, J. Dupont, O. Roussin: „Vocabulaire des termes de marine“ — Paris, „Le Yacht“ (gebd. 7,50 fr.) — bezieht sich lediglich auf den Yachtsport, unter Berücksichtigung des Automobilbootsportes. Es gibt außer den Erklärungen der Ausdrücke auch deren englische Bezeichnung und enthält viele erläuternde bildliche Darstellungen. Auch die Rechtsverhältnisse sind berücksichtigt worden.

„Hamburger Ruderbuch“, herausgegeben vom Norddeutschen Regatta-Verein, unter freundlicher Mitwirkung der Herren Prof. Dr. Lange, Busse, C. Boin sowie von Mitgliedern der hiesigen Verbands-Rudervereine — Hamburg, Verlagsanstalt und Druckerei A. G., vormals J. F. Richter (gebd. 1,50 Mark) — ist ein nützliches Handbuch für Tourenruderer in der näheren und weiteren Umgebung Hamburgs bis Lübeck und den ostholsteinischen Seen.

Seemannschaft.

P. N. Hasluck: „Knotting and splicing ropes and cordage“ — London,

Digitized by Google

Cassel & Co. (gebd. 1 s) — enthält die gebräuchlichsten Splissungen mit Ausführungsanweisungen und Ansichten.

A. M. Knight: „Modern seamanship“ — London Kegan Paul, Trenck, Trübner & Co. (gebd. 25 s) — ist in dritter, nachgesehener Auflage (die zweite stammt von 1902) erschienen, was für den Wert des Buches spricht. Die Abschnitte über Handhabung von Dampfern sind durch Mitwirkung von Dampferführern wesentlich vermehrt und verbessert.

„Manual of seamanship for boys and seamen of the Royal Navy 1904, Rewritten by Lieutenant Cecil H. Fox of H. M. S. »Impregnable« under the Direction of the Inspecting captain of boys' training ships“ — London, Eyre & Spottiswoode (gebd. 1 s 6 d) — ist ein auf der Höhe moderner Seemannschaft stehendes, leicht faßlich geschriebenes und mit vielen guten Zeichnungen versehenes Lehrbuch. Es enthält viele für uns wichtige Einzelheiten über Einrichtungen und Manöver auf englischen Kriegsschiffen. Eingeleitet wird das Buch durch eine allgemeine Unterweisung über den Dienst an Bord, geschlossen durch einen Abschnitt über Kriegsschiffbau. Auch das Barometer ist behandelt.

Das „Manuel du gabier“ ist in fünfter Auflage — Paris, Imprimerie nationale — erschienen (gebd. 5 fr.). Es dient als Unterrichts- und Handbuch für die Takler der französischen Marine und ist ein ausgezeichnetes Lehrbuch der Takelkunde und des Bootsdienstes. Es behandelt ferner, soweit für den künftigen Bootsmann nötig, die Anker, Feuerlösch- und Leckbedienungswesen und die Manöver mit Raaen und Segeln und ist mit zahlreichen guten Abbildungen ausgestattet. Ein Frage- und Antwortspiel über die militärischen Pflichten, allgemeine Dienstvorschriften, Beförderungsbedingungen, Gebührnisse, Bekleidungswesen leiten das Buch ein.

Bergungs- und Rettungswesen.

G. Doncker: „Schip in nood“ — Amsterdam, Stemler's Boekhandel (1,25 fl.) — behandelt Sturm, Legerwall, Strandung, Verlust des Ruders, Schiffszusammenstoß, Leck, Feuer, Ketteschlippen, Schiffverlassen, Bergen von anderen Schiffsbesatzungen, Mann über Bord, Rettung Ertrinkender mit Sachkenntnis. Obwohl das Buch für junge Seeleute bestimmt ist, werden auch erfahrene aus ihm manch nützlichen Rats sich erholen.

Steuermannskunde.

„Stand der Erde in der Ekliptik“ (Entstehung der Jahreszeiten), entworfen und gezeichnet von Prof. M. Hüttl, Brünn — Wien, G. Freytag-Berndt (10,00 Mark) — dürfte sich als gute Unterstützung beim Unterricht in den Grundlagen der astronomischen Navigation erweisen.

Der Direktor der Hamburger Navigationsschule, Dr. F. Bolte, hat drei wertvolle Werke veröffentlicht in der Verlagsanstalt und Druckerei A.G., vormals J. F. Richter, Hamburg:

„Neues Handbuch der Schiffahrtskunde“ — zweite Auflage (gebd. 10,00 Mark) — ist eine Neubearbeitung der vor sechs Jahren erschienenen ersten Auflage, die dadurch nötig wurde, daß das Buch als Leitfaden für den nautischen Unterricht an der Navigationsschule in Hamburg dienen sollte.

Digitized by Google

Zu dem Leitfaden gehört:

„Nautische Tafelsammlung" — zweite Auflage (gebd. 10,00 Mark)

und für die Lösung einzelner Aufgaben, zu denen die vorgenannte vierstellige Tafel nicht ausreicht:

„Tafeln zur Reduktion von Beobachtungen über dem künstlichen Horizont" — (gebd. 3,00 Mark).

„Leitfaden für den Unterricht in der Navigation". Auf Veranlassung der Inspektion des Bildungswesens der Marine ausgearbeitet. Vierte, ganz umgearbeitete Auflage. — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (gebd. 7,50 Mark). — Die Umarbeitung war geboten durch Annahme der Höhenmethode von St. Marq Hilaire, Einführung neuer nautischer Tafeln, des mathematischen Leitfadens des Prof. Sellenthin und die gebotene übersichtlichere Gliederung des Stoffes. Sie ist wohl gelungen, und durch den Fortfall der mathematischen Ableitungen ist der Leitfaden handlicher und für den praktischen Gebrauch an Bord brauchbarer geworden. Die Einleitung blieb unverändert nach der ersten Ausgabe von 1893.

O. Manenga: „Sammlung von Aufgaben zur Vorbereitung für die Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt und für die Zusatzprüfung zum Führer von Fahrzeugen in mittlerer Hochseefischerei." Hiervon ist bereits eine zweite, vermehrte Auflage nötig geworden und bei W. Haynel, Emden und Borkum, erschienen.

A. Stupar: „Lehrbuch der terrestrischen Navigation" — Fiume, K. Gerold Söhne (gebd. 6,00 Mark) —. Das im Auftrage der Marinesektion des k. und k. Reichskriegsministeriums verfaßte Werk soll an Stelle des vergriffenen Rotheschen als Lehrbuch an der Marineakademie, dem Seekadettenkurse und der Seeaspirantenschule treten. Seine innere Anordnung weicht völlig von der sonst üblichen Stoffeinteilung ab, die ausführliche Behandlung des Kompaßwesens und die Aufnahme einiger wichtiger Aufgaben des Jagd- und Aufklärungsdienstes zur See werden es auch als Nachschlagebuch dem Seeoffizier wertvoll machen.

W. Hall: „Model sights" — London, W. B. Clive (gebd. 2 s) —. Der bekannte Verfasser der „Modern navigation", Navigationslehrer in der englischen Marine, gibt hier ein Nachschlagebuch für die ausübende Steuermannskunst mit 260 Rechenbeispielen für alle vorkommenden Beobachtungen und Rechnungen, das auch als Vorbereitungsbuch für die Seeoffizierprüfung in der Navigation dienen soll. Die Standlinientheorie ist ausführlich behandelt, ein Jahrbuchauszug ist beigefügt.

Diesem Werk hat der Verfasser eine nautische Tafelsammlung mit vierstelligen Logarithmen folgen lassen: „Tables and constants to four figures" (gebd. 3 s), die alle für nautische Rechnungen erforderlichen Tafeln enthält.

Comte de Miremont: „Practical methods in modern navigation for the ready solution of daily problems at sea" — London, G. Philip & Son (gebd. 4 s) — gibt auf 94 Oktavseiten kurze Anweisungen zur Ausführung der zur Bestimmung des Schiffsortes erforderlichen Beobachtungen und Rechnungen; die Höhenmethode ist nicht berücksichtigt.

A. J. da Costa: „Curso elementar de pilotagem e elementos de mathematica em harmonia com o programma official". — Porto.

Digitized by Google

L. de Ribeira y Uruburu: „Tratado elemental di astronomia", Ferrol El Correo Gallego. Der bekannte Verfasser hat seinem „Trattato di navigazione", der die astronomischen Grundlagen nur flüchtig behandelt, diese ausführliche Darstellung folgen lassen, die nur etwas zu weit auf die Astrophysik eingeht, sonst aber als Einführung in die nautische Astronomie und die astronomische Navigation sehr empfehlenswert ist.

Bei der Bedeutung, die die kleine Schrift für die Geschichte des Kompasses hat, sei auf den Sonderabdruck aus der „Rivista geografica Italiana", Anno XI, fasc. IX, 1904: „Sopra un nuovo supposto primo inventore della bussola nautica" von dem bekannten Forscher Pater T. Bertelli — Firenze, M. Ricci (2,20 Mark) — hingewiesen, in dem nochmals die Zuschreibung der Erfindung des Kompasses an eine bestimmte Persönlichkeit überzeugend zurückgewiesen wird.

E. W. Owens: „The ABC of compass adjustment" — London, G. Philip & Son (5 s) — gibt in einfacher Sprache und mit guten, zum Teil farbigen Zeichnungen das Wesentliche der Kompaßkompensation.

F. Bidschof und A. Vital: „Fünfstellige mathematische und astronomische Tafeln." Zum Gebrauche für Mathematiker, Astronomen, Geographen und Seeleute zusammengestellt und mit Formelsammlungen versehene Stereotypausgabe — Wien und Leipzig, F. Deuticke (gebd. 7,50 Mark). — Dies Werk bringt die gebräuchlichen nautischen Tafeln, geht aber durch die Aufnahme von Sondertafeln für die rechnende Astronomie weit über das Bedürfnis des Seemanns hinaus.

H. S. Blackburne: „A, B and C azimut tables, Wellington N. Z." (für Breiten bis 60° — 3s bis 85° — 5s) — bietet eine handliche, umfassende Azimuttafel für 51 Sterne und eine neue Lösung der Sumneraufgabe.

E. Matthies: „Nautische Tafeln für die Nord- und Ostsee und den Englischen Kanal nebst Azimuttabellen — Emden und Borkum, W. Haynel (gebd. 7,50 Mark) — sind in dritter Ausgabe erschienen und enthalten die für die Ausübung des Berufes als Schiffer auf kleiner Fahrt und Hochseefischer erforderlichen Tafeln.

Seevermessung, Segelanweisungen, Betonnung.

A. Marcuse: „Handbuch der geographischen Ortsbestimmung für Geographen und Forschungsreisende" — Braunschweig, Vieweg & Sohn (10,00 Mark) — sei hier angeführt, da es die neueren Methoden geographischer Ortsbestimmung ausführlich behandelt und daher auch dem Seeoffizier von Nutzen sein wird, dem Navigationslehrer einen guten Anhalt bietet.

S. H. Lea: „Hydrographic surveying" — New York, The Engineering News Publishing Co. (2 $) — behandelt vom rein praktischen Standpunkte die Vermessung und die Messung der Wasserbewegung.

Die von A. Germain verfaßten „Notices d'hydrographie expéditive à l'usage des officiers de marine" sind in zweiter, von F. Hanusse durchgesehener Auflage vom Service hydrographique de la marine — Paris, Imprimerie nationale (gebd. 2 fr.) — Ende 1904 herausgegeben und geben eine Anleitung zur Vornahme flüchtiger Vermessungen; die einschlägigen Instrumente sind besonders eingehend behandelt worden.

Digitized by Google

Reichs-Marine-Amt: „Segelhandbuch für die Faröer" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (gebd. 1,00 Mark) — ist auf Wunsch des Deutschen Seefischereivereins bearbeitet worden.

„Dampferhandbuch für den Atlantischen Ozean", herausgegeben von der Deutschen Seewarte — Hamburg, in Kommission bei L. Friederichsen & Co. (gebd. 5,00 Mark) — ist ein erster Schritt auf dem Wege, der Dampfschiffahrt ähnliche Hilfsmittel der Navigierung darzubieten, wie sie die Segelschiffahrt seit langem in den Ozeanhandbüchern der Seewarte besitzt.

W. H. Mayo: „The Trinity house London, past and present" — London, Smith, Elder & Co. (gebd. 6 s) — gibt die Hauptpunkte der Geschichte der altehrwürdigen Brüderschaft, die heute lediglich das Befeuerungs-, Betonnungswesen und das Versorgungswesen der Seeleute unter sich hat, in früheren Zeiten aber auch sich an der Landesverteidigung tätig beteiligte.

Witterungs- und Meereskunde.

Kaiserliche Marine — Deutsche Seewarte: „Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern", 2. Band: „Eingänge des Jahres 1904" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn — setzt die im vorigen Jahre begonnene Veröffentlichung fort.

„A barometer manual for the use of seamen; with an appendix on the thermometer, hygrometer and hydrometer" ist in fünfter, eingehend durchgesehener Auflage vom Meteorological council herausgegeben — London, Darling & Son (3 d).

Von den „Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin" erschien Heft 7: „Die Eistrift aus dem Bereich der Baffin-Bai, beherrscht von Strom und Wetter", von Dr. L. Mecking — Berlin, E. S. Mittler & Sohn.

„Die Beteiligung Deutschlands an der internationalen Meeresforschung", I. und II. Jahresbericht, erstattet von Dr. W. Herwig, Vorsitzendem der wissenschaftlichen Kommission — Berlin, O. Salle (6,00 Mark) — behandelt die mit den anderen angrenzenden Staaten gemeinsam unternommene Erforschung der nordischen Meere.

„Résultats des campagnes scientifiques accomplies sur son yacht par Albert Ier prince souverain de Monaco", publiés sous la direction et avec le concours de Mons. J. Richard. Fasc. XXIX, Mémoires océanographiques (Ière Série) par J. Thoulet.

Frau A. Weber-van Bosse: „Ein Jahr an Bord S. M. S. »Siboya«", nach der zweiten Auflage aus dem Holländischen übertragen von Frau E. Ruge-Boenziger — Leipzig, W. Engelmann (gebd. 7,00 Mark) — gibt die Beschreibung der holländischen Tiefseeforschungsreise im niederländisch-indischen Archipel 1899/1900.

Die „Weltkarte zur Übersicht der Meeresströmungen und Dampferwege", entworfen und bearbeitet von Dr. G. Schott, ist von der Deutschen Seewarte in zweiter Auflage herausgegeben bei D. Reimer, Berlin (auf Leinwand gezogen 12,00 Mark).

„Atlas der Gezeiten und Gezeitenströme für das Gebiet der Nordsee und der britischen Gewässer", herausgegeben von der Deutschen Seewarte — L. Friederichsen & Co., Hamburg (gebd. 6,00 Mark) — enthält außer einem einleitenden Texte zwölf

Digitized by Google

Karten, die für jede Stunde der Tide die Verhältnisse klar darstellen, und ist ein Hilfsmittel erster Ordnung für die Navigierung in den gefährlichen Gewässern.

C. H. Seemann: „Zwölf Stromkarten für jede Stunde der Tide bei Dover, umfassend das Gebiet der südlichen Nordsee, des Englischen Kanals, des Bristol-Kanals und des südlichen Teils vom Irischen Kanal" — Hamburg, K. Griese (gebd. 5,00 Mark) — ist in fünfter Auflage bereits erschienen.

Mit dem „Atlas der Stromversetzungen auf den wichtigsten Dampferwegen im Indischen Ozean und in den ostasiatischen Gewässern", herausgegeben von der Deutschen Seewarte — Hamburg, L. Friederichsen & Co. (gebd. 15,00 Mark) — hat die Seewarte der im Aufschwunge begriffenen deutschen Dampfschiffahrt in jenen Gewässern eine willkommene praktische Handhabe geboten.

C. Apstein: „Tierleben der Hochsee", Reisebegleiter für Seefahrer — Kiel, Lipsius & Tischer — ist ein sehr nützliches, namentlich durch die vielen Abbildungen brauchbares Handbuch, um sich im Tierleben des Meeres, wie es einem auf Seereisen vor Augen tritt, zurechtzufinden.

Chr. J. Ed. Brünning: „Das Meer und seine Bewohner" — Dresden, Hans Schultze (gebd. 3,00 Mark) — gibt eine in schöner Sprache geschriebene Übersicht über die Wunder des Meeres.

„Anleitung zu wissenschaftlichen Beobachtungen auf Reisen", unter Mitwirkung vieler Fachgelehrter und Forscher herausgegeben von Dr. G. v. Neumayer, dritte Auflage — Hannover, Dr. M. Jaenicke —. Das in zweiter Auflage 1888 erschienene, grundlegende Werk ist unter Leitung seines Herausgebers einer Neubearbeitung unterzogen worden, die es wieder auf die Höhe der Zeit und der Wissenschaft gebracht und eine empfindliche Lücke in der deutschen Literatur ausgefüllt hat. Es wird sich auf Auslandsreisen sehr nützlich erweisen.

Von den jüngsten Südpolforschungsreisen liegen folgende Berichte vor:

„Deutsche Südpolar-Expedition 1901/1903", im Auftrage des Reichsamts des Innern herausgegeben von E. v. Drygalski — Berlin, G. Reimer — erscheint in Lieferungsform nach Abschluß der von den einzelnen Gelehrten bearbeiteten Gebieten und soll bis 1912 vollständig vorliegen. Heft 1 bringt: „Der »Gauß« und seine technischen Einrichtungen" von A. Stehr, dem Obermaschinisten der Expedition, — eine eingehende Schiffsbeschreibung und der Erfahrungen mit den technischen Einrichtungen. (18,00 Mark.)

S. A. Duse: „Unter Pinguinen und Seehunden", Erinnerungen von der schwedischen Südpol-Expedition 1901/1903. Autorisierte Übersetzung von E. Engel. — Berlin, W. Baensch (gebd. 5,00 Mark).

R. F. Scott: „The voyage of the »Discovery«" — London, Smith, Elder (gebd. 42 s) — behandelt die Südpolforschungsfahrt 1901/04 mit einer großen Anzahl vorzüglicher bildlicher Darstellungen.

A. B. Armitage: „Two years in the Antarctic" — London, E. Arnold (gebd. 15 s) —. Der Erste Offizier des britischen Forschungsschiffes „Discovery" bietet hier eine volkstümliche Darstellung der Forschungsreise im Südpolgebiet 1901/04.

Digitized by Google

Schiffbau.

D. Pollock: „The shipbuilding industry, its history, practice, science and finance" — London, Methuen & Co. (gebd. 2 s 6 d) — gibt einen kurzen Überblick über diesen wichtigen Zweig der Volkswirtschaft für einen weiteren Leserkreis, namentlich in Hinblick auf den Wettbewerb anderer Länder mit Großbritannien, ohne in dem geschichtlichen Teil Anspruch auf Zuverlässigkeit zu machen.

F. Meyer: „Gruppeneinteilung für die Gewichts- und Kostenberechnung von Schiffen" — Berlin, M. Driesner (3,00 Mark) — ist eine für Kauffahrteischiffe aufgestellte Gruppenteilung der einzelnen zusammengehörigen Teile des Schiffskörpers und der Ausrüstung, die als Merkbüchlein bei den einschlägigen Rechnungen von Nutzen sein dürfte.

G. Russo: „Manuele di architectura navale", p. I: „Costruzione navale" — Torino-Roma, Rona & Viarengo (16 fr.) —. Der Verfasser, Major des Marine-Geniekorps, ist als Lehrer an der königlich italienischen Marineakademie kommandiert und hat das Werk als Lehrbuch für die Schüler geschrieben und dabei im Auge behalten, daß das Buch in erster Linie für den Seeoffizier bestimmt ist. Der erste Teil behandelt den Bau des Schiffes und die Schiffspflege, der zweite wird die Theorie behandeln.

W. J. Lovett: „A complete class-book of naval architecture, practical, laying off, theoretical" — London, Longmans, Green & Co. (gebd. 9,00 Mark) — ist ein elementares Lehrbuch des Schiffbaues für die englischen Prüfungen vor dem Board of Education.

Schiffsmaschinenbau und -betrieb.

Marine-Stabsingenieur Schlese: „Lehrbuch für den Unterricht in der Mechanik (Festigkeitslehre) in der Ingenieurklasse der Kaiserlichen Marineingenieur-Schule" — Wilhelmshaven, Ad. Heine — bringt durch die Wahl der dem praktischen Gebiete des Kriegschiffsmaschinenbetriebes entnommenen passenden Beispiele den behandelten Stoff dem Verständnis der Schüler besonders nahe. Das gleiche gilt von dem nur im Umdruckverfahren hergestellten „Beitrag zu dem Unterricht in Maschinenkunde für die Ingenieurklasse der Kaiserlichen Marineingenieur-Schule" desselben Verfassers.

G. Bauer: „Marine engines and boilers", edited by L. E. Robertson — London, C. Lockwood & Son — ist eine Übersetzung ins Englische des im vorigen Jahre in zweiter Auflage erschienenen Werkes: „Berechnung und Konstruktion der Schiffsmaschinen und Kessel", der der im Original nicht enthaltene Bericht des englischen boiler committee als Anhang eingefügt ist. Die englische Fachpresse erkennt den hohen Wert des Werkes voll an.

Im Maschinenwesen nimmt die Dampfturbine einen hervorragenden Platz ein:

A. Bantlin: „Amerikanische Dampfturbinen" — Stuttgart, A. Kröner (3,00 Mark) — behandelt die drei in Amerika vorzugsweise benutzten Systeme.

Im Verlage von K. J. E. Volckmann, Rostock, der sich besonders dem Turbinenwesen widmet, sind erschienen von M. Dietrich:

„Die gebräuchlichsten Dampfturbinen-Systeme für Land- und Schiffszwecke nach Konstruktion und Wirkungsweise" (8,00 Mark). — Dies Buch gibt eine Beurteilung

Digitized by Google

der hauptsächlichsten Turbinensysteme und ihrer Verwendung als Antriebsmaschinen für Schiffe in klarer, sachlicher Weise.

„Die Dampfturbine von Schulz für Land- und Schiffszwecke, mit besonderer Berücksichtigung der Kriegsschiffe" (2,00 Mark).

„Die Dampfturbine der A. E. G. (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin), die Riedler-Stumpf- und die Curtis-Turbine" (1,50 Mark) — gibt eine kurze Beschreibung der drei genannten Systeme, von denen die erstere, inzwischen in der Praxis eingeführte, aus den beiden letzteren hervorgegangen ist.

„Die Dampfturbine von Parsons, mit besonderer Berücksichtigung ihrer Verwendung als Schiffsmaschine" (1,50 Mark),

„Die Dampfturbine von Rateau"

geben kurze Beschreibungen der Turbinen und Angaben über ihre Leistungen in der Art, wie die im letztjährigen Berichte angeführte Arbeit des Verfassers über die Dampfturbine von Zoelly.

Ferner: „Studien zur Frage der Gasturbine von R. Barkow" (1,25 Mark).

W. Gentzsch: „Dampfturbinen. Entwicklung, Systeme, Bau und Verwendung" — Hannover, Helwingsche Verlagsbuchhandlung (gebd. 16,00 Mark) — ist eine gemeinfaßliche, möglichst eingehende Darstellung der Dampfturbinen, deren Verwendung für den Schiffsbetrieb in einem besonderen Abschnitt behandelt ist.

A. Stodola: „Die Dampfturbinen", mit einem Anhang über die Aussichten der Wärmekraftmaschinen und über die Gasturbine, ist bei J. Springer, Berlin, bereits in dritter, bedeutend erweiterter Auflage erschienen (gebd. 20,00 Mark).

H. Wilda: „Die Schiffsmaschinen, ihre Berechnung und Konstruktion, mit Einschluß der Dampfturbinen. Handbuch und Atlas für den Entwurf und die Ausführung zum Gebrauch in der Praxis und für Studierende" — Hannover, Gebrüder Jaenecke (gebd. 20,00 Mark) — ein Handbuch, das mit Kritik gebraucht werden muß.

J. B. Guilhaumon: „Eléments de machines à vapeur marines" — Paris, Berger-Levrault & Cie. (5 fr.) —, ein auch für weniger vorbereitete Leser verständliches Handbuch der Schiffsmaschinen, ist in dritter Auflage erschienen.

H. H. P. Powles: „Steam boilers, their history and development" — London, A. Constable & Co. (gebd. 24 s) — bietet eine umfassende geschichtliche und kritische Darstellung der Entwicklung der Dampfkessel.

K. Hartmann: „Die gesetzlichen Bestimmungen, betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Schiffsdampfkessel mit erläuternden Bestimmungen" (vierte, veränderte Auflage), nebst Anhang, betreffend Berechnung der Wandstärken von Schiffskesseln vom Mai 1905 — ist im Auftrage der Hamburger Baupolizeibehörde herausgegeben bei Eckardt & Meßtorff, Hamburg (1,50 Mark).

„Leitfaden für die Unterweisung der Heizer und Oberheizer der Kaiserlichen Marine", auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amts herausgegeben — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (1,20 Mark) —, soll der technischen Unterweisung dienen.

E. Reeds „Handbook to the examinations of engine-room artificers in the Royal navy", by E. R. Collings — Sunderland, Th. Reed & Co. (gebd. 4 s) — ein Handbuch für die Anforderungen an die engine-room artificers.

Digitized by Google

„British standard specification for structural steel for marine boilers" — London, Crosby, Lockwood & Son (2,50 Mark) —, herausgegeben von The engineering standards committee unter Mitwirkung der Schiffsklassifikationsgesellschaften und der Admiralität, gibt die Normalien für Schiffskesselbleche.

Wannans „Marine engineer's pocket-book containing the latest Board of Trade rules and data" — London, C. Lockwood & Son (gebd. 5 s) — ist in fünfter Auflage erschienen.

E. und F. Wehrenfennig: „Über die Untersuchung und das Weichmachen des Kesselspeisewassers — Wiesbaden, K. W. Kreidels Verlag (7,50 Mark) — ist in zweiter Auflage erschienen und durch die Mitwirkung eines Chemikers bei der Bearbeitung wertvoller geworden.

Elektrizität an Bord.

Der „Leitfaden für den Unterricht in Elektrotechnik auf der Maschinenhulk, Klasse III" — Wilhelmshaven, Ad. Heine (gebd. 1,00 Mark) — behandelt in gemeinverständlicher, durch Zeichnung unterstützter Darstellung die an Bord üblichen Elektrizitätserzeuger und die Verwertung des elektrischen Stromes.

Browns „Marine electrician" — Glasgow, J. Brown & Son (gebd. 3 s 6 d) — gibt praktische Anweisungen für die Aufstellung und Behandlung der elektrischen Maschinen und Einrichtungen an Bord für Marineingenieure und ein Frage- und Antwortspiel für die Prüfung in Elektrizität für die englischen Seemaschinisten.

Aus dem Jahre 1904 ist noch nachzutragen:

W. H. G. Bullard: „Naval electricians text- and handbook" — Annapolis, U. S. Naval Institute —, das die elektrischen Einrichtungen und ihre Handhabung behandelt, wie sie an Bord der amerikanischen Kriegsschiffe üblich sind.

Schiffsvermessung.

Die „Regulations and suggestions as to the survey of the hull, equipment and machinery of steam ships carrying passengers" sind in London — Darling & Son (6 d) — vom Board of Trade neu herausgegeben.

Werft- und Dockbetrieb.

Harms: „Die Lohnsysteme der Marineverwaltung und Versuche zu ihrer Fortentwicklung — Berlin, W. Hartmann — behandelt die mit einem dritten Lohnsystem neben dem Zeit- und Akkordlohnsystem gemachten Versuche, ihre Ergebnisse und Beurteilung.

„Bassins de radoub, bassins à flot etc. du globe" — Paris, Imprimerie nationale (5 fr.) — ist vom Service hydrographique neu herausgegeben.

Wasserbau.

L. Schiffmann: „Leitfaden des Wasserbaues" — Leipzig, J. J. Weber (gebd. 7,50 Mark) — behandelt das gesamte Gebiet zum Selbstunterricht, für den Gebrauch in der Praxis und als Lehrbuch für Fachschulen mit zahlreichen bildlichen Darstellungen.

Fülscher: „Über Schutzbauten zur Erhaltung der ost- und nordfriesischen Inseln" — Berlin, W. Ernst & Sohn (5,00 Mark) — berichtet eingehend über diesen Kampf mit dem Meere.

Digitized by Google

Gesundheitswesen.

W. G. K. Barnes: „How to keep fit or the sailors guide to health in all parts of the world" — London, Gale & Polden (3 d) — ist durch einen Brief des Admirals Lord Beresford, dem der Verfasser, Flottenarzt, das Büchlein gewidmet hat, als sehr nützlicher Wegweiser praktischer Gesundheitslehre für das Bordleben bezeichnet.

W. E. Dawson: „Ship surgeon's pocket-book and medical officer's log-book" — London, Baillière, Tindall & Cox (gebd. 3 s) — ist ein kurzgefaßtes, alphabetisch geordnetes Merkbüchlein über Krankheitsbehandlung, Arzneimittelausrüstung und ärztlichen Dienst an Bord englischer Kauffahrteischiffe.

P. Gouteaud und H. Girard: „L'Hygiène dans la marine de guerre moderne" — Paris, A. Challamel (7,50 fr.) —. Zwei höhere französische Marineärzte haben in diesem Werke den derzeitigen Stand und die von der Wissenschaft gestellten, noch zu erfüllenden Forderungen an die Schiffshygiene dargelegt, indem sie die Regeln aufstellen, die zur Verminderung der Zahl der vermeidlichen Krankheiten an Bord zu beachten sind. Auch die Verwundetenpflege und die Bergung in Seeschlachten werden behandelt.

E. Berté: „L'hygiène à bord des bâteaux-câbles" — Paris, F. R. de Rudeval (2,40 Mark) — behandelt einen Zweig der Schiffshygiene.

„Deutsche Schiffssanatorien", herausgegeben von dem Verein zur Begründung deutscher Schiffssanatorien — Berlin, A. Scherl (1,50 Mark) —. Die kleine Schrift gibt Zweck und Ziele des Vereins an, der die zu bauenden Schiffe im Kriegsfall der Marine als Lazarettschiffe zur Verfügung stellen will.

A. Hiller: „Die Gesundheitspflege des Heeres. Ein Leitfaden für Offiziere, Sanitätsoffiziere und Studierende" — Berlin, A. Hirschwald (8,00 Mark) — bietet, wenn auch zunächst für das Heer bestimmt, auch für die Marine viel Nützliches.

R. Caldwell: „Military hygiene" — London, Baillière, Tindall & Cox (gebd. 12,50 Mark) — bietet auch für den Marinearzt Wissenswertes, da es auch die hygienischen Maßnahmen für die Truppen in den Kolonien behandelt.

„Handbuch der Tropenkrankheiten", herausgegeben von Dr. C. Meuse — Leipzig, J. A. Barth, I. Band (12,00 Mark) — wird sich unseren Marineärzten sehr nützlich erweisen. Marine-Oberstabsärzte Dr. Ruge und Dr. Ziemann gehören mit zur Zahl der Bearbeiter der einzelnen Abschnitte.

Dr. Paul Kohlstocks „Ratgeber für die Tropen" ist in zweiter, von Oberstabsarzt Dr. Mankiewitz neu bearbeiteter Auflage bei H. Peters, Göttingen und Leipzig (gebd. 7,50 Mark) erschienen und wird seinen bewährten Ruf bewahren.

Seerecht.

Brodmann: „Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs" ist in zweiter Auflage bei O. Häring, Berlin, erschienen (18,00 Mark).

B. G. Moltmann: „Das Recht der großen Haverei nach dem Handelsgesetzbuch §§ 700 bis 731, den York-Antwerp Rules 1890 und der Rechtsprechung der han-

Digitized by Google

seatischen Gerichte" — Hamburg, Eckardt & Meßtorff (1,20 Mark) — ist als praktisches Handbuch für die beteiligten Kreise gedacht.

Von dem umfassenden Werke: R. Ulrich: „Große Haverei. Die Havariegrosse-Rechte der wichtigsten Staaten im Originaltext und in Übersetzung, nebst Kommentar und einer vergleichenden Zusammenstellung der verschiedenen Rechte" in zweiter, vollständig von Dr. P. Brüders mitumbearbeiteter Auflage ist der zweite Band: „Ausländische kodifizierte Rechte" (20,00 Mark) 1905, der dritte Band: „Ausländische, nicht kodifizierte Rechte und York-Antwerp-Regeln" (11,00 Mark) im Jahre 1906 bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin, erschienen.

G. Wüstendörfer behandelt in „Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages" (Mitt. d. Gesellschaft f. wirtschaftl. Ausbildung, e. V., Frankfurt a. M., Heft 57, I und II) — O. V. Bohmert, Dresden (5,00 Mark) — eine noch im Flusse befindliche Frage des Seehandelsverkehrs.

Seekriegsrecht.

M. J. Loewenthal: „Das Untersuchungsrecht des internationalen Seerechts in Krieg und Frieden" — Berlin, E. Ebering —. Nach einer Begriffsfeststellung gibt der Verfasser die Entwicklungsgeschichte und den gegenwärtigen Umfang der Ausübung in klarer Darstellung. Der Vorschlag des Verfassers, das Untersuchungsrecht durch Einführung einer Untersuchungspflicht der neutralen Staaten hinfällig zu machen, ist beachtenswert. Ein eingehendes Literaturverzeichnis ist beigefügt.

P. Stiel: „Der Tatbestand der Piraterie nach geltendem Völkerrecht, unter vergleichender Berücksichtigung der Landesgesetzgebungen" — Leipzig, Duncker & Humblot (3,00 Mark) — behandelt den Gegenstand erschöpfend und bringt einen umfassenden Quellennachweis.

F. Wegmann: „Der ostasiatische Krieg und das Völkerrecht, Beleuchtung einiger Fragen des Völkerrechts im Hinblick auf die Ereignisse in Ostasien" — Frauenheld, Huber & Co. (1,20 Mark).

J. E. Smith und N. W. Sibley: „International law as interpreted during the Russo-Japanese war" — London, T. F. Unwin & Co. (25 s) — prüft die verschiedenen Vorgänge auf diesem Gebiete an Hand der geltenden Abmachungen und herrschenden Bestimmungen.

Völkerrecht.

F. v. Liszt: „Das Völkerrecht, systematisch dargestellt" — ist in vierter, durchgearbeiteter Auflage in Berlin bei O. Häring mit der Jahreszahl 1906 erschienen. (10,00 Mark.)

Ch. P. Eaton: „Notes on international law" — Annapolis, U. S. Naval Institute — ist ein wertvolles Nachschlagebuch für den Seeoffizier, besonders dadurch, daß es Aufgaben zu den einzelnen Fragen stellt. Es vertritt natürlich den Standpunkt der Vereinigten Staaten, der sich nicht überall mit dem unsrigen deckt.

T. J. Lawrence: „The principles of international law" ist in dritter Auflage in Boston bei D. H. Heath & Co. erschienen, berücksichtigt aber nicht die Entwicklung der letzten Jahre.

Digitized by Google

L. Oppenheim: „International Law", Vol. I: „Peace" — London, Longmans, Green & Co. (gebd. 18 s) —. Ein Lehrbuch für Studenten des Völkerrechts, von einem Professor geschrieben, das die herrschenden Lehrmeinungen und ihre Begründungen gibt, so daß sich der Leser selbst eine Ansicht bilden kann oder in der zahlreich angeführten Literatur sich weiteren Rat erholen kann. Im Anfange dieses Jahres ist das Werk durch Erscheinen des Vol. II: „War and neutrality" (gebd. 18 s) vollendet. Ein Inhaltsverzeichnis, das auch den Inhalt des ersten Bandes umfaßt, vervollständigt es.

Weltpolitik.

P. Dehn: „Weltpolitische Neubildungen"; mit einer Einleitung von Dr. A. v. Penz (zweite Auflage) — Berlin, Allg. Verein f. deutsche Literatur (5,00 Mark) — unterzieht die weltpolitische Lage einer eingehenden Prüfung, namentlich mit Rücksicht auf den Einfluß der Seeherrschaft auf das politische Gewicht der Staaten.

H. Oberwinder: „Die Weltkrise und die Aufgaben des Deutschen Reichs" — Dresden, W. Baensch (3,00 Mark) — weist auf die durch das Übergewicht Englands drohenden Gefahren hin, das durch Zusammenschluß der anderen europäischen Mächte ausgeglichen werden müßte. Deutschland müsse aber auch durch eine starke Flotte und ein starkes Heer gerüstet sein, allein seinen Mann zu stehen.

Heinrich XXXIII. Prinz Reuß j. L.: „Der britische Imperialismus" — Berlin — behandelt die voraussichtlichen Folgen für unsere Handels- und Seemachtstellung, die sich aus den Zusammenschlußbestrebungen der englischen Kolonien mit dem Mutterlande zu einem Wirtschaftsgebiete ergeben.

Kolonialwesen.

A. Zimmermann: „Kolonialpolitik" — Leipzig, L. L. Hirschfeld (12,60 Mark) —. Eine grundlegende, systematische Darstellung des bisher nur dilettantenhaft behandelten Stoffes von der Feder des durch seine Schriften über die Kolonisation der einzelnen Völker vorteilhaft bekannten Verfassers.

Kunz: „Die kriegerischen Ereignisse in den deutschen Kolonien im Jahre 1904" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (1,00 Mark) — bringt durch die Schilderung des Anteils der Marine auch Beiträge zur Marinegeschichte.

L. v. Perbrandt, G. Richelmann, Rochus Schmidt haben unter Mitwirkung von Oberstabsarzt a. D. Dr. Becker und Oberstabsarzt Dr. Steuder Hermann v. Wissmann, Deutschlands größtem Afrikaner, unter diesem Titel ein Denkmal gesetzt. — Berlin, R. Schall (8,50 Mark).

J. Humbert: „L'occupation allemande du Vénézuéla au XVIe siècle, période dite des Welser (1528—1556)" — Paris, A. Jontemoing (4,50 fr.) — zeigt an Hand archivalischer Quellen, daß Venezuela nie im eigentlichen Sinne als deutsche Kolonie angesprochen werden dürfte, da es auch in der Welserzeit unter spanischer Oberhoheit blieb.

A. G. Bradley: „Captain John Smith" — London, Mac Millan & Co. (gebd. 2 s 6 d) — schildert den Lebenslauf des Erschließers und Gründers von Virginia.

Digitized by Google

R. Castex: „Jaunes contre Blancs" — Paris, Lavauzelle — enthält die Vorschläge für die Verteidigung Indochinas, die den Verfasser, Kapitänleutnant der französischen Marine, der dem Abgeordneten Deloncle auf seiner Reise zur Untersuchung der Verteidigung Indochinas als fachmännischer Begleiter beigegeben war, in Übereinstimmung zeigt mit dem Berichte Deloncles an den außerparlamentarischen Marine-Untersuchungsausschuß.

P. Doumer: „L'Indochina française" — Paris, Vuibert & Nony (10 fr.). Bei der Aufmerksamkeit, die der russisch-japanische Krieg auf die große indische Kolonie Frankreichs gerichtet hat, dürfte dies Werk eines gründlichen Kenners des Landes, des früheren langjährigen Generalgouverneurs Indochinas, späteren Kolonialministers, besonders wertvolles Material zur Beurteilung der Kolonie bieten.

Duchemin: „Les troupes coloniales et la défense des colonies" — Paris, R. Chapelot & Cie. (4 fr.) — gibt den jetzigen Stand und macht Vorschläge zur Neuordnung.

Ferradini: „Essai sur la défense des colonies" — Paris, H. Charles-Lavauzelle (3 fr.) — weist nach, daß die Marine nur durch die bewegliche Verteidigung von Torpedo- und Unterseebooten an der Verteidigung der Kolonien gegen Landungen teilnehmen kann, da bei der Stellung Frankreichs das Schwergewicht in einem Kriege stets in der Heimat liegen und eine Verstärkung der jetzigen Lokalstationen der Marine in den Kolonien ausgeschlossen ist. Daher sollen auch die dortigen Marinestützpunkte als zwecklos und die Verteidigung der Kolonien durch das Heer erschwerend aufgegeben werden. Zur Verteidigung muß die bisherige Verzettelung der Kolonialtruppen vermieden und die Bevölkerung selbst mit herangezogen werden.

Heerwesen.

Bredow-Wedel: „Historische Rang- und Stammliste des deutschen Heeres", bearbeitet von C. v. Bredow — Berlin, A. Scherl (gebd. 12,00 Mark) — ein empfehlenswertes Nachschlagebuch für die Geschichte des deutschen Heeres und der einzelnen Waffen und Truppenteile.

P. Hirsch: „Bibliographie der deutschen Regiments- und Bataillonsgeschichten" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (6,00 Mark) — ist die erste, vollständige Sammlung auf diesem Gebiete.

Die bekannte Sammlung: „Die Heere und Flotten der Gegenwart", begründet von J. v. Pflugk-Harttung, herausgegeben von C. v. Zepelin — Berlin, A. Schall — ist um den Band: „Die Wehrmacht der Türkei und Bulgariens" vom bulgarischen Oberstleutnant a. D. R. v. March, mit einem Vorworte des Generals der Infanterie Frhrn. C. v. der Goltz (gebd. 6,00 Mark) vermehrt worden, in dem auch die derzeitige Seekriegsmacht ihrer Bedeutung entsprechend kurz behandelt ist, unter Verzicht auf geschichtliche Schilderung oder technisches Eingehen.

The Hon. J. W. Fortescue: „The British army 1783—1802" — London, Mc. Millan & Co. (gebd. 4 s 6 d) — sei hier erwähnt, weil die vier Vorträge im Staff College, die der Verfasser hier veröffentlicht, neben der Geschichte der englischen Armee naturgemäß auch ihre Beziehungen zur Marine erwähnt, und insonderheit wegen der Schilderung der Kämpfe um St. Lucia (Westindien) im Jahre 1778.

„Der griechisch-türkische Krieg des Jahres 1897" — Berlin, Schall & Grund (5,00 Mark) —. Nach offiziellen Quellen von einem höheren Offizier verfaßt, ist dies Werkchen eins der wenigen, die über diesen kurzen Waffengang erschienen sind.

Von Werken über den russisch-japanischen Krieg seien erwähnt:

Immanuel: „Der russisch-japanische Krieg" — Berlin, R. Schröder — zeichnet sich auch durch klare Darstellung der Kämpfe zur See aus.

Löffler: „Der russisch-japanische Krieg in seinen taktischen und strategischen Lehren" — Berlin — ist ein auch für Seeoffiziere lesenswertes Buch.

Graf E. zu Reventlow: „Der russisch-japanische Krieg nebst einer Beschreibung von Japan, Korea, Russisch-Asien und einer Geschichte dieser Länder von Dr. G. Döring — Berlin, Internationaler Verlag (24,00 Mark) — beruht in seiner Darstellung zumeist auf Zeitungsnachrichten und weist neben frischer Schilderung die solchen neben den Ereignissen hergehenden Schilderungen anhaftenden Mängel geschichtlicher Zuverlässigkeit auf.

Th. v. Trotha: „Port Arthur als Festung und Kriegshafen", eine Studie nach Aufsätzen des „Wojennij Sbornik" — Berlin, R. Schröder (1,00 Mark) — liefert einen Beitrag zur Geschichte des russisch-japanischen Krieges.

Sir Ian Hamilton: „A staff officers scrap book, during the Russo-Japanese war" — London, E. Arnold (gebd. 18 s) —. Der Verfasser hat als Militärattaché den russisch-japanischen Krieg im japanischen Heereshauptquartier mitgemacht und gibt seine beachtenswerten Beobachtungen, die wegen der Erkenntnis des japanischen Nationalcharakters auch für weitere Kreise lehrreich sind.

E. Sh. Grew: „War in the Far East" — London, Virtue & Co. — gibt einen guten Überblick über die Kriegsereignisse, schöpft aus vorzüglichen Quellen und hat daher trotz der volkstümlichen Schreibweise für den Fachmann Wert.

„The war in the Far East, by the military correspondent of the »Times«, with numerous maps and plans by P. Fisher" — London, Murray (21 s) —. Dies Werk enthält die in der „Times" erschienenen Kriegsberichte, an die sich jedesmal bei bedeutenden Abschnitten Überlegungen des Verfassers über die Entschlüsse knüpfen, die auf Grund der bekannten Tatsachen und vorliegenden Nachrichten zu fassen waren. Es hat also vor dem vorgenannten Buch den Vorteil unmittelbaren persönlichen Eindruckes und kritischer Beleuchtung voraus, während es ebenso wenig wie jenes Anspruch auf die Bezeichnung eines Geschichtswerkes machen kann.

Frhr. v. Freytag-Loringhoven: „Die Macht der Persönlichkeit im Kriege, Studien nach Clausewitz" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (3,00 Mark) — ist eine Zusammenfassung früherer, in den „Vierteljahrsheften für Truppenführung und Heereskunde" erschienenen Untersuchungen. Das Buch verdient auch im Seeoffizierkorps weite Verbreitung um der großen und ernsten Auffassung des Verfassers willen, der seine Beispiele nur dem Landkriege entnimmt.

Bronsart v. Schellendorff: „Der Dienst des Generalstabes" ist in vierter, von einem Sohne des Verfassers bearbeiteter Auflage bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin (9,50 Mark) erschienen und berücksichtigt auch die Beziehungen zwischen Heer und Flotte.

Digitized by Google

A. F. Montanaro: „Winke für Expeditionen im afrikanischen Busch", mit Genehmigung des Verfassers aus dem Englischen übersetzt von Glauning — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (1,00 Mark) — dürfte sich bei etwaigen Landungen dort als nützlicher Ratgeber erweisen.

Braun: „Das Maxim-Maschinengewehr und seine Verwendung", dritte Auflage — Berlin, R. Eisenschmidt (4,00 Mark) — ist auf Veranlassung der deutschen Waffen- und Munitionsfabriken neu bearbeitet worden, nachdem die zweite Auflage vergriffen war.

„Handbook on ammunition 1905", by authority of the Lords Commissioners of the Admiralty — London, Eyre & Spottiswoode (gebd. 1 s 6 d).

W. Stavenhagen: „Verkehrs-, Beobachtungs- und Nachrichtenmittel in militärischer Beleuchtung", zweite, gänzlich umgearbeitete und bedeutend vermehrte Auflage — Göttingen und Leipzig, G. Peters (6,00 Mark) — behandelt in Abschnitt III das Meer, die Entwicklung des Seeverkehrs und der zur Sicherung des Verkehrs dienenden Kriegsflotte, deren Organisation, Typenfrage, Stärkeverhältnisse, strategische und taktische Verwendung, Zusammenwirken mit dem Heere, Landungen und Seetransporte.

P. Herz und G. Ernst: „Strafrecht der Militärpersonen", Handbuch der wesentlichen auf Militärpersonen anwendbaren materiellen und formellen Strafgesetze, mit Anmerkungen und Sachregister — Berlin, J. Guttentag (gebd. 18,00 Mark) — füllt eine bisher vorhandene Lücke in vollkommener Weise aus.

Geographie.

F. W. Riemann: „Wangeroog, die Insel und das Seebad in Vergangenheit und Gegenwart" — Oldenburg, Schulzesche Hofbuchhandlung (0,60 Mark) — gibt eine mit vielen Plänen versehene Monographie der Insel.

J. J. Rein: „Japan nach Reisen und Studien" ist in zweiter, neu bearbeiteter Auflage in Leipzig bei W. Engelmann erschienen. (Bd. I mit Karte gebd. 26,00 Mark.)

Geschichte.

E. Baasch: „Der Kampf des Hauses Braunschweig-Lüneburg mit Hamburg um die Elbe" — Hannover und Leipzig, Hahnsche Buchhandlung (4,00 Mark) — gibt auf Grund archivarischer Quellen einen Beitrag zur Geschichte der engen wirtschaftlichen Beziehungen Niedersachsens und Hamburgs.

R. Hoeniger: „Die Kontinentalsperre und ihre Einwirkung auf Deutschland", Vortrag (Heft 211 der „Volkswirtschaftlichen Zeitfragen") — Berlin, L. Simion Nachf. (1,00 Mark) — gibt einen kurzen Blick auf dies Gewaltmittel des ersten Napoleon, die Gründe seines Scheiterns und seine Rückwirkung auf Deutschland.

„A. v. Ruville, William Pitt, Graf v. Chatham" — Berlin und Stuttgart, J. G. Cottasche Buchhandlung Nachf. (24,00 Mark) — sei hier erwähnt, weil es eingehend den siebenjährigen Krieg zur See 1756—1763 behandelt.

A. G. Bradley: „The fight with France for North America" — London, A. Constable & Co. (gebd. 3 s 6 d) — gibt eine mehr für einen größeren Leserkreis als für Fachleute bestimmte Schilderung dieses Kampfes, der mit dem Übergang der

Digitized by Google

französischen Besitzungen in Nordamerika an England endete; für den Fachmann wird es Woods „The fight for Canada" (1904) nicht ersetzen können.

A. Bonnefons: „Une ennemie de la Révolution et de Napoléon, Marie Caroline reine des deux Siciles 1768—1814" — Paris, Perrin & Co. (7,50 fr.) — ist ein auf bisher unveröffentlichten Quellen beruhender wertvoller Beitrag zur Geschichte der Revolution und des ersten Kaiserreiches, der für die Seekriegsgeschichte bei den bekannten engen Beziehungen Nelsons zur Königin von Bedeutung ist.

Auf H. Kretschmayr: „Geschichte von Venedig" sei hier aufmerksam gemacht, da sie eine richtige Würdigung des Einflusses der Seemacht auf das Geschick dieses Staates bringt. Sie erscheint bei F. A. Perthes, Gotha, als 35. Werk der „Allgemeinen Staatengeschichte"; es liegt bisher der erste Band bis zum Tode Enrico Dandolos vor.

A. Wirth: „Geschichte Asiens und Osteuropas" — Halle, Gebauer-Schwetschke (12,00 Mark) — ist bei dem heutigen Eintritt der ostasiatischen Völker in den Vordergrund des europäischen Interesses eine wertvolle Handhabe zur Erschließung des Verständnisses für die asiatischen Völkerschaften aus ihrer geschichtlichen Entwicklung.

H. Cordier: „L'expédition de Chine de 1857/58"; histoire diplomatique, notes et documents — Paris, F. Alcan (7 fr.) — ergänzt die früheren Veröffentlichungen über diese Unternehmung.

Kulturgeschichte.

Th. Lenschau: „England in deutscher Beleuchtung" — Halle, Gebauer-Schwetschke — beabsichtigt in Einzeldarstellungen des öffentlichen Lebens Englands den Deutschen ein eingehenderes Verständnis der britischen Nation zu erschließen und zur Überbrückung des Zwiespaltes zwischen beiden Völkern beizutragen. Das Werk erscheint heftweise zum Preise von je etwa 0,80 Mark; Graf E. Reventlow bearbeitet die englische Flotte.

Fachlexika und Kataloge.

J. P. Wisser und H. C. Gauß: „A military and naval dictionary" — New York, L. R. Hamersley Co. (gebd. 3,00 Mark) — gibt die hauptsächlichsten militärischen und seemännischen Fachausdrücke mit kurzer Erklärung in englischer Sprache.

H. Wolfhagen: „Marine-ordbog", I: Maritime udtryk paa dansk, engelsk, fransk, tysk; II: Sproglige vink paa engelsk, fransk, tysk — Kopenhagen, J. Lunds (8,50 Mark) — ist ein ziemlich vollständiges Wörterbuch der Seemannssprache in den vier Sprachen dänisch, englisch, französisch, deutsch, nach Sachen geordnet; die „Sprachlichen Winke" sind schon besprochen.

„Katalog der Bücherssammlung der Nautischen Abteilung des Reichs-Marine-Amts" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn — schließt mit dem Bestande am 1. März 1905 ab und weist die das Arbeitsgebiet der Nautischen Abteilung umfassenden Werke und die Segelanweisungen nach.

„Katalog der k. und k. Marine-Bibliothek", im Auftrage des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums (Marine-Sektion) ausgearbeitet von A. Seliger, k. und k. Marine-Bibliothekar; herausgegeben vom k. und k. Marinetechnischen Komitee (Marine-Bibliothek), zweite Auflage — Pola, Jg. v. Kleinmayr & Fed. Bamberg —. Der Katalog ist in drei Bände zerlegt: Wissenschaften ohne direkte Beziehung zur Schiffahrt, Maritime

Digitized by Google

Wissenschaften und Hilfswissenschaften in direkter Beziehung zur Schiffahrt, Alphabetischer Index. Das Kapitel der Fachkataloge und Autorenkatalog sind Februar bzw. Juni 1905 abgeschlossen.

„British Museum. A guide to the manuscripts, printed books, prints and medals exhibited on the occasion of the Nelson centenary" — Oxford, H. Hart (6 d) — ist ein Führer durch die Ausstellung und zugleich eine wertvolle Quellensammlung zur englischen Seekriegsgeschichte.

Schönwissenschaftliche Literatur.

„Deutsche Seebücherei" nennt Prof. Dr. T. W. Otto Richter eine im vorigen Jahre begonnene Sammlung, die dem deutschen Volk und der Jugend vor allem das Seeleben näher bringen soll. Die einzelnen, bei St. Geibel, Altenburg S.-A. (gebd. 1,50 Mark) erschienenen Bände sind vom Herausgeber selbst bearbeitet und fesseln durch den frischen Ton. Von den diesjährigen vier Bänden sei Band 7: „S. M. Kanonenboot »Iltis«" besonders hervorgehoben, da die Schilderung auf Akten beruht.

Das bekannte „Deutsche Flottenbuch" von v. Holleben ist bei O. Spamer, Leipzig, in zehnter Auflage erschienen.

Luise v. Krohn, die Witwe des langjährigen Lotsenkommandeurs in Wilhelmshaven, hat ihre Erinnerungen an das werdende und gewordene Wilhelmshaven unter dem Titel: „Vierzig Jahre in einem deutschen Kriegshafen, Heppens-Wilhelmshaven" — Wilhelmshaven, E. Erichson (gebd. 3,50 Mark) — veröffentlicht, die einen lesenswerten Beitrag zur Entwicklungsgeschichte Wilhelmshavens bieten.

B. Otto: „Unser Besuch im Kieler Kriegshafen" — Leipzig, K. G. Th. Scheffer (0,60 Mark) — sei hier als ein auf Veranlassung des Deutschen Flottenvereins veranstalteter Sonderabdruck aus dem „Hauslehrer" erwähnt, weil es besonders geeignet erscheint, heranwachsenden Kindern eine gute Vorstellung vom Flottenleben zu geben.

Graf Bernstorff und F. Lindner: „Hans Eisenhart, ein deutsches Flottenbuch" ist bereits in vierter Auflage in Berlin bei der Union, Deutsche Verlagsgesellschaft, erschienen (gebd. 10,00 Mark).

Graf Bernstorff: „Auf großer Fahrt, Erlebnisse eines Fähnrichs zur See" — Berlin, Union (gebd. 3,00 Mark).

Aus dem Nachlasse des bekannten Verfassers des „Nelson bei Abukir", des längst verstorbenen plattdeutschen Schriftstellers John Brinkmann, liegt eine weitere Seemannsgeschichte „Von anno Toback", herausgegeben von Dr. A. Röner, vor. — Berlin, W. Süsserott (gebd. 9,00 Mark).

Philipp Knieſt hat seinen früheren „Geschichten aus dem Seeleben" einen neuen Band: „Ebbe und Flut" folgen lassen — Berlin, Concordia (2,00 Mark).

L. Becke: „Notes from my South-Sea Log" — London, T. W. Laurie (gebd. 6 s) — wird allen Lesern, die in der Südsee waren, angenehme Erinnerungen auffrischen.

Ch. E. Trow: „The old shipmasters of Salem" — New York, G. P. Putnam's Sons (gebd. 10 s 6 d) — liefert auch Beiträge zur Geschichte der amerikanischen Handelsschiffahrt.

Meuß, Kapitän zur See z. D.,
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts.

Digitized by Google

Die englischen Flottenmanöver 1906.

(Mit 3 Kartenbeilagen und 5 Skizzen.)

Als die englische Admiralität im Dezember 1904 eine Neuorganisation und Dislokation der Flotten vornahm, kündigte sie in der Denkschrift darüber größere Manöver für die Jahre 1905 und 1906 an, durch die die neue Organisation erprobt werden sollte. In der Denkschrift hieß es, daß im Jahre 1905 Bewegungen der in Dienst befindlichen Flotten und mehrerer mobilisierter Schiffe über den ganzen Erdball unter der Voraussetzung gespannter Beziehungen mit einer anderen Seemacht stattfinden würden, für die Manöver 1906 aber die Annahme gelten sollte, daß der Krieg nach einer Spannungsperiode tatsächlich ausgebrochen wäre. Es war beabsichtigt, für die Manöver 1905 mehrere große Kreuzer (Skelettgeschwader) als Gegner operieren zu lassen, die an einem nicht bekannten Tage von einem unbestimmten Platz aus in See gehen sollten, um die Bewegungen der feindlichen Seestreitkräfte zur Darstellung zu bringen. Der Oberbefehlshaber in der Heimat und sämtliche auf den außerheimischen Stationen befindlichen Admirale hatten nach eigenem Ermessen Gegenmaßnahmen zu treffen und sollten für ein dauerndes Fühlunghalten mit dem Feinde und für ein gemeinsames Zusammenarbeiten ihrer Verbände verantwortlich sein. Zu diesem Zweck sollten sie schon vorher Maßregeln für gegenseitige Unterstützung miteinander vereinbaren.

In einem Generalmemorandum vom 2. Januar 1905 wurde der vorstehende Plan für die großen Manöver nochmals besonders angekündigt und in einer neuen Denkschrift vom 15. März 1905 als Zeitpunkt für diese allgemeinen Manöver der Juni und Juli angegeben.

Anfang Mai 1905 ließ die englische Admiralität der Presse mitteilen, daß die beabsichtigten großen Flottenmanöver im Jahre 1905 ausfallen würden, weil sie bei der damals herrschenden politischen Lage leicht zu Unzuträglichkeiten führen könnten und nur dann Zweck hätten, wenn sie in ihrem ganzen beabsichtigten Umfange ausgeführt würden.

Im Oktober 1905 tauchten in der englischen Presse die ersten Nachrichten auf, daß die Admiralität beabsichtigte, die in diesem Jahre ausgefallenen Manöver im Jahre 1906 nachzuholen. Auch hier war immer noch die Rede davon, daß sich die Manöver über den ganzen Erdball erstrecken würden. Bemerkenswert ist eine Äußerung des „Daily Express“ vom 10. November 1905, die besagte, daß die world-wide manoeuvres 1906 noch in einem größeren Umfange stattfinden sollten, als es für 1905 geplant gewesen wäre. Dieser Artikel enthielt sogar die Behauptung, daß „wenigstens theoretisch“ die japanischen Flotten an den Manövern teilnehmen würden.

Das im Dezember 1905 kurz vor dem Ministerwechsel herausgegebene Blaubuch*) kündigte endlich die großen Manöver für den Juni 1906 mit der Bemerkung

*) Siehe „Marine-Rundschau“, Januar 1906, S. 34.

Digitized by Google

an, daß an denselben sämtliche kampffähigen, für den Ernstfall zur Verwendung kommenden Schiffe teilnehmen würden. Gleichzeitig sollte eine gründliche Prüfung des den Handelsschutz betreffenden Systems vorgenommen werden, wobei die Hoffnung ausgesprochen wurde, daß die Reedereien ihre Teilnahme zur Klärung dieser wichtigen Frage zusagen würden. Hiermit wurde zum ersten Male die Absicht kundgegeben, den Handelsschutz zum Gegenstand der Übung zu machen. Man wird wohl in der Annahme nicht fehlgehen, daß die um diese Zeit abgeschlossenen Beratungen der Kommission über die Nahrungszufuhr im Kriege in einem inneren Zusammenhang mit dieser Absicht gestanden haben. Die veröffentlichten Ergebnisse dieser Kommissionsberatungen hatten eine völlige Beruhigung über die Frage, ob in Kriegszeiten die notwendige Zufuhr an Lebensmitteln und Rohmaterial gesichert sei, nicht erreichen können. Es mußte der englischen Regierung daher daran liegen, durch eine möglichst öffentliche praktische Vorführung zu zeigen, daß die englische Flotte wohl imstande sei, diese Zufuhr im Kriege genügend zu schützen.

Neu war in einem Artikel des „Daily Telegraph“ vom Januar 1906 die Ankündigung, daß den Manövern nicht — wie bisher immer behauptet war — eine Spannungszeit vor Kriegsausbruch, sondern der Kriegszustand selbst als Grundlage dienen solle. Wenn ferner auch noch die Rede davon war, daß die Geschwader auf den außerheimischen Stationen teilnehmen würden, so wurde doch anderseits Admiral Wilson als Oberleiter genannt und damit angezeigt, daß sich nur die in den europäischen Gewässern befindlichen englischen Flotten wirklich an den Manövern beteiligen sollten.

Anfang April erschien wiederum im „Daily Telegraph“ eine längere Abhandlung, die einige genauere, später bestätigte Nachrichten über die Manöver enthielt. Danach sollten sie sich in zwei durch eine Woche getrennten Abschnitten abwickeln. Im ersten Abschnitt hatten die Torpedobootsstreitkräfte die Hauptrolle zu spielen, in der Zwischenwoche sollten taktische Übungen stattfinden, und der zweite Abschnitt sollte mit den großen strategischen Manövern zur Erprobung des Handelsschutzes ausgefüllt werden.

Als Grundgedanke für den Anfang der Manöver wurde ausgeführt, daß während der zeitweiligen Abwesenheit der englischen Linienschiffsflotten Großbritannien durch den Kriegsausbruch überrascht wird. England mit den verteidigten bzw. als verteidigt angenommenen Häfen Milford, Falmouth, Portland, Plymouth, Portsmouth, Sheerneß, Swansea, Cardiff, Barry und Gibraltar sollten der roten Partei, Schottland, Irland und die Kanalinseln mit den befestigten Häfen Firth of Forth, Queenstown, Berehaven, Alderney sowie Lagos der blauen Partei gehören. Als Hauptschauplatz der Manöver des ersten Abschnitts wurden die Häfen des englischen Kanals genannt.

Kurz vor Beginn der Manöver erließ die englische Admiralität noch selbst ein Rundschreiben an die Presse über die Übungen, worin aber lediglich die Idee des zweiten Abschnitts ausführlicher besprochen ist. Der erste Abschnitt und die Zwischenwoche werden nur in folgenden kurzen Sätzen erwähnt:

„Die Manöver dieses Jahres setzen sich aus zwei verschiedenen Abschnitten zusammen, die durch eine Woche getrennt werden. Die Zwischenzeit werden die Admirale zu taktischen Übungen mit ihren Verbänden verwenden. Der erste Abschnitt wird dazu benutzt werden, die Anordnungen zur Mobilmachung der Flotten unter kriegsmäßigen

Digitized by Google

Verhältnissen auf die Probe zu stellen. Teilnehmen sollen: Kanal-, Atlantische und Mittelmeerflotte, mit den ihnen attachierten Kreuzern und Torpedofahrzeugen, I., II., III. und IV. Kreuzergeschwader, alle in heimischen Gewässern stationierten Torpedobootsstreitkräfte (einschließlich Unterseeboote), sowohl die in Dienst gestellten als in Reserve in Dienst befindlichen, schließlich die Schiffe der Reservedivisionen in den drei Hauptkriegshäfen. Nicht teilnehmen sollen nur die in größerer Reparatur befindlichen Schiffe." Im übrigen wurden in dieser Bekanntmachung der Admiralität die Angaben des oben erwähnten Aufsatzes des „Daily Telegraph" im wesentlichen bestätigt.

Aus den vorstehend aufgeführten amtlichen und nicht amtlichen Ankündigungen der großen Manöver geht hervor, wie die „world-wide manoeuvres" schließlich zu Übungen zusammengeschrumpft sind, die sich in den heimischen Gewässern (vom Kanal bis Gibraltar) zwischen den dort stationierten Verbänden abgespielt haben. Noch vor wenigen Monaten waren die Erwartungen auf das, was in den Manövern geleistet und gezeigt werden sollte, ziemlich hochgespannt. Soweit man sich aber bei dem sehr spärlichen Pressematerial über den ersten Abschnitt des Manövers ein Urteil bilden kann, haben diese Übungen eigentlich nicht viel mehr dargestellt als größere Festungsübungen. Die zu Beginn angeordnete Mobilmachung ist auch nicht unter besonders schwierigen Verhältnissen vor sich gegangen. In der Zwischenwoche sind scheinbar taktische Übungen, in der Hauptsache Signalübungen, besonders mit Funkentelegraphie, vorgenommen und gleichzeitig die Streitkräfte für den zweiten Abschnitt neu verteilt worden. Über den zweiten Abschnitt ist eine Reihe von ausführlichen Einzelheiten durch die Presse veröffentlicht. Eine sehr wichtige Frage, wie groß nämlich tatsächlich der Schaden gewesen ist, der innerhalb der 8 Tage, die diese Übungen gedauert haben, dem englischen Handel zugefügt worden ist, läßt sich indessen zur Zeit noch nicht beantworten. Da angeblich jedoch die Admiralität einen offiziellen Bericht über diesen Abschnitt herausgeben wird, so kann mit der Klarstellung dieses Punktes vielleicht noch gerechnet werden.

Die Manöver spielten sich in der Zeit vom 9. Juni bis 2. Juli ab. Der erste Abschnitt, der ein strategisches Manöver an der englischen Küste und zwischen Lagos und Gibraltar umfaßte, dauerte vom 9. Juni bis 16. Juni abends und wurde mit der mobilmachungsmäßigen Indienststellung eines Teils der Schiffe der Reservedivisionen eingeleitet. Hierauf folgte die Zwischenwoche vom 17. bis 23. Juni, an die sich der zweite Abschnitt anschloß, der am 2. Juli mittags endete.

In nachstehendem sollen nun besprochen werden:

I. Die Vorbereitungen für die Manöver.
II. Die mobilmachungsmäßigen Indienststellungen und die Vorperiode bis zum Beginn der Manöver.
III. Die Ereignisse des ersten Abschnitts.
IV. Die im Verlauf des zweiten Abschnitts durchgeführten Operationen.

Die Darstellung kann nur eine lückenhafte und ungleichmäßige sein, je nachdem sich die englische Presse selbst mit diesen einzelnen Manöverabschnitten mehr oder weniger eingehend hat beschäftigen können. So ist naturgemäß über die Vorbereitungen für die Manöver, die Indienststellungen und die Ereignisse der Vorperiode vieles von

Digitized by Google

den Zeitungen gebracht worden, während, wie vorher schon angedeutet, von dem ersten Abschnitt der eigentlichen Manöver infolge strikter Fernhaltung aller Korrespondenten von Bord nur sehr spärliche Nachrichten vorliegen.

Über die Ereignisse des zweiten Abschnitts dagegen liegt wieder eine Fülle von Material vor, da für diese Zeit auf den einzelnen Verbänden (außer auf der Mittelmeerflotte und der aktiven Zerstörerflottille) Korrespondenten eingeschifft waren. Unter diesen befand sich eine Reihe bekannterer Marineschriftsteller; es berichtete z. B. Fred Jane an Bord der „Drake", Arnold White von der „Exmouth", Spencer Wilkinson von der „Glory", William Maxwell vom „Euryalus" und Herbert Russel vom „Canopus" aus. In Anbetracht des Umstandes jedoch, daß die Vertreter der Presse erst nach Schluß der Manöver (2. Juli) genauere Berichte veröffentlichen durften, konnten hier zunächst nur die Bewegungen der beiden sich gegenüberstehenden Flotten herausgeschält werden.

I. Die Vorbereitungen für die Manöver.

a. Personal.

Die Admiralität hatte bei der Bereitstellung des Personals mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen. Zur Auffüllung der Stammbesatzungen der „im Dienst in Reserve" befindlichen Schiffe auf volle Besatzungsstärke genügte das aktive Personal nicht. Vielmehr mußte auf Mannschaften der Fleet Reserve, Naval Reserve, Naval Volunteer Reserve sowie auf Coastguards zurückgegriffen werden. Um möglichst viel aktives Personal zur Verfügung zu haben, wurden am 8. Juni alle Artillerie- und Torpedoschulen geschlossen. Ferner reduzierten Schiffe aktiver Verbände, die sich gerade in ihrer Reparaturperiode befanden, für die Zeit der Manöver ihre Besatzungen auf Stammbesatzung, ohne daß die Schiffe damit zur Reservedivision traten. Die dadurch frei werdenden Mannschaften sowie auch der größte Teil der Besatzung des am 30. Mai bei Lundy Island gestrandeten Linienschiffes „Montagu" wurden zur Besetzung der anderen Schiffe herangezogen. Ferner schiffte man Mannschaften der Marineinfanterie und Marineartillerie ein. Wahrscheinlich war ihr Prozentsatz höher als sonst bemessen. Außerdem wurden Gemeine der Garrison Artillery jedem Schiff, das die Manöver mitmachte, zugeteilt. Auch Schiffsjungen gelangten als Auffüllungsmannschaften zur Verwendung.

Es ist anzunehmen, daß das zur Ergänzung der Stammbesatzungen nötige seemännische Personal schließlich ohne besondere Schwierigkeiten aus aktiven Mannschaften und den Reserven zusammengestellt werden konnte. Dagegen hatte offenbar die Admiralität mit ernstlichen Schwierigkeiten zu kämpfen, um das erforderliche Maschinenpersonal zusammen zu bekommen. Schon im Anfang des Jahres war Maschinenpersonal der Royal Naval Reserve und der Klasse B der Royal Fleet Reserve zu einer freiwilligen Übung während der Manöver aufgefordert worden. Scheinbar sind daraufhin nur spärliche Anmeldungen eingelaufen, so daß die Admiralität sich veranlaßt sah, unter Gewährung ganz außergewöhnlich günstiger Bedingungen und hoher Bezahlung eine neue Aufforderung zur Beteiligung zu erlassen. Schließlich versuchte man, Maschinen-

Digitized by Google

personal der Royal Naval Volunteer Reserve und, einigen Zeitungsnachrichten zufolge, sogar Heizer der Handelsmarine zu gewinnen.

Wieviel Reserven im ganzen einberufen sind, ist nicht bekannt geworden, auch nicht, ob es schließlich gelungen ist, den Bedarf an Maschinenpersonal vollständig zu decken. Hervorzuheben ist die bereitwillige Folgeleistung der Offiziere und Mannschaften der Royal Naval Volunteer Reserve, die zum ersten Male als etatsmäßiger Teil der Besatzungen von in Dienst gestellten, seegehenden Schiffen eingeschifft worden sind. Über diese Maßnahme an sich hat sich jedoch die Fachpresse nicht sehr günstig ausgesprochen.

Kurz vor der Abfahrt der Mittelmeerflotte von Malta waren 250 Offiziere und Mannschaften der Royal Garrison Artillery auf den Schiffen dieses Verbandes eingeschifft worden. Als Zweck dieser Einschiffung wird in der Presse erwähnt, daß die Leute Unterweisung in Schiffssignaldienst und Kenntnis fremder Kriegsschiffstypen erhalten sollten.

Die Besetzung der Offizierstellen hat offenbar keine Schwierigkeiten gemacht. Außer aktiven Offizieren in Landstellung und in Kommandos zu Schulen wurden verabschiedete Offiziere und solche on half pay, soweit sie Kriegsdesignierungen hatten, aufgefordert, sich am 5. Juni ihrer Designierung gemäß einzuschiffen. Auch Offiziere der Royal Naval Reserve wurden eingezogen. Erwähnt wird die Kommandierung eines Nachrichtenoffiziers (Korvettenkapitän) zu dem Stab des Stationschefs in Devonport. Wahrscheinlich sind auch für die übrigen Häfen solche Offiziere designiert worden. Außerdem waren dort Unparteiische kommandiert. Auf den einzelnen Verbänden sind keine besonderen Unparteiischen eingeschifft gewesen, vielmehr hat jedesmal der älteste anwesende Offizier die Entscheidung getroffen. Als Oberschiedsrichter war Kontreadmiral Poore eingesetzt, dem zwei Kapitäne zur See und zwei Korvettenkapitäne als Assistenten beigegeben waren.

An Bord des Flaggschiffs der Mittelmeerflotte, „Bulwark", nahmen mehrere Offiziere von verschiedenen Regimentern der Malta-Garnison teil. Ob sich auch auf anderen Schiffen Armeeoffiziere befunden haben, ist nicht bekannt. Einem Berichterstatter zufolge hat der japanische Marineattaché dem ersten Abschnitt der Manöver an Bord des Panzerkreuzers „Duke of Edinburgh", dem zweiten Abschnitt auf dem Flaggschiff des Admirals Wilson, „Exmouth", beigewohnt.

Interessant ist noch eine Verfügung, betreffend die Teilnahme der Seekadetten an den Manövern. Bei der Mobilisierung sollten die Seekadetten der Marineschule zu Dartmouth auf den Schiffen der Reservedivisionen der drei Häfen zu gleichen Teilen eingeschifft werden. Die Osborne-Kadetten wurden nicht berücksichtigt.

b. Material.

Nach Durchführung der Neuorganisation im Anfang 1905 bot an sich die Mobilmachung der Schiffe der Reserveformationen im Vergleich zu den Mobilmachungsübungen früherer Jahre verhältnismäßig wenig Schwierigkeiten. Daß sie gut arbeiten würde, war schon gelegentlich früher erprobt worden, worauf die Fachpresse auch mit Recht hingewiesen hat. Um aber die Vorzüge der Neuorganisation hinsichtlich der Instandhaltung des Materials bei dieser Gelegenheit besonders in die Erscheinung treten zu lassen, wurde mit allen Mitteln angestrebt, jeden Zusammenbruch von Schiffen der Reservedivisionen

Digitized by Google

zu vermeiden. In den letzten Wochen vor dem Beginn der Manöver wurden daher alle Schiffe der Reservedivisionen in den Werften gründlich überholt und gedockt. Im Anschluß an die Werftliegezeit machten die Schiffe kurze Probefahrten, so daß erwartet werden konnte, daß Havarien im Verlaufe der Manöver selten sein würden. Ganz besonderes Augenmerk wandte man der Instandsetzung der Torpedofahrzeuge und der Unterseeboote zu, da gerade bei diesen Fahrzeugen während der letztjährigen Manöver zahlreiche Schäden eingetreten waren. Am 8. Juni waren alle Schiffe seeklar.

Während der Manöver sollte die Signalübermittlung vermittels der Funkentelegraphie in ausgiebigstem Maße erfolgen. Besonders sollten die Mittel zum Abfangen feindlicher Telegramme und zum Schicken eigener Depeschen (screening of messages) geprüft und Verbesserungen, die die Apparate in den letzten Monaten seit den Februarmanövern erhalten hatten, einer Probe unterzogen werden. Zu diesem Zwecke wurden auch die Schiffe der Reservedivisionen so rechtzeitig mit den neuesten Apparaten ausgerüstet, daß das Personal an ihnen noch gründlich bis zum Manöverbeginne ausgebildet werden konnte. Ferner war bei jeder sich bietenden Gelegenheit Verbindung mit den Funkentelegraphenstationen an Land herzustellen, um auch dort die Zuverlässigkeit der Apparate zu prüfen und Sicherheit in der Abgabe und Empfangnahme von Nachrichten zu erzielen.

Die Beteiligung der Kriegswerften an den Manövern war in der Weise angeordnet, daß im Bedarfsfalle auch zur Nachtzeit und an Sonntagen sofort Arbeiter zur Stelle sein sollten, um unverzüglich mit den erforderlichen Reparaturen beginnen zu können. Auch sollten einzelne Docks zur sofortigen Aufnahme von beschädigten Schiffen klar sein. Die Hulk „Fisgard", Schul- und Werkstattschiff für Maschinistenschiffsjungen in Portsmouth, hatte Anweisung, stets Arbeiter für Reparaturen an Torpedobootszerstörern bereitzuhalten. Zwei zusammengekoppelte große Leichter, auf denen Böcke mit schweren Takeln errichtet waren, lagen in der Werft zu Portsmouth klar zur sofortigen Hilfeleistung bei Unfällen von Unterseebooten.

Noch besonders bemerkenswert sind die Vorkehrungen für die Kohlenversorgung der Flotten. Die Admiralität hatte über 100 000 Tonnen beste Waleskohlen in Cardiff und Barry angekauft. Außerdem waren 38 Kohlendampfer gechartert worden, von denen 15 bestimmt waren, die Flotten zu begleiten und auf See Kohlen abzugeben. Die übrigen Dampfer sollten Kohlen nach den Kriegshäfen und Manöverstützpunkten schaffen. Sie waren, wie folgt, verteilt: Devonport 10, Berehaven 7, Portsmouth 1, Sheerneß 1, Gibraltar 4. Dazu kam noch der ständig gecharterte Kohlendampfer „Torridge".

c. Besondere Maßnahmen für den zweiten Abschnitt.

Die Aufnahme, die die Aufforderung der Admiralität zur Teilnahme an dem zweiten Abschnitte der Manöver — Handelsschutz — in den Schiffahrtskreisen fand, war sehr verschieden; einzelne Reeder verhielten sich ganz ablehnend, einzelne äußerten sich zurückhaltend und nur ganz wenige äußerten sich zustimmend. Im besonderen stieß man sich an der angeblichen Bedingung, daß auch die Handelsschiffe, die sich an den Manövern beteiligen würden, ohne Lichter fahren sollten. Die Forderung einer derartigen Bedingung wurde dann von der Admiralität bestritten. Weiter wurde von den Schiffseigentümern angeführt, daß das Risiko für Handelsschiffe zu groß wäre, wenn sie zu

Digitized by Google

mehreren zusammen fahren müßten. Daraufhin ließ die Admiralität verbreiten, daß die Dampfer in Gruppen von höchstens 12 zusammen fahren sollten.

Die Admiralität hatte auf eine Beteiligung von mindestens 200 Dampfern gehofft. Die Zahl hat sich aber im Laufe der Verhandlungen beträchtlich vermindert, so daß man bei Beginn des zweiten Abschnitts am 23. Juni kaum noch auf mehr als 90 rechnete. Nach anderen Nachrichten sollen es kaum 50 gewesen sein. Der Grund für diese geringe Beteiligung ist wohl hauptsächlich in der ablehnenden Haltung des Liverpooler Versicherungsmarktes zu suchen. Um jedoch den Wert der Manöver durch die geringe Teilnahme von Handelsschiffen nicht zu sehr sinken zu lassen, wurde bestimmt, daß eine Anzahl von Kanonenbooten und Zerstörern Handelsdampfer darstellen und kurz vor Ausbruch der Feindseligkeiten von den Häfen Falmouth, Gibraltar und von der Arosa-Bucht aus in Zwischenräumen in See gehen sollten, um sich teils nach England, teils nach dem Ausland zu wenden. Die ersten hatten bereits am 23. Juni mittags den Hafen zu verlassen, damit bei Beginn der Übungen die einzelnen Handelsstraßen einigermaßen belebt wären.

Die Admiralität hatte für die Manöver eine Versicherung in Höhe von 10 000 000 £ abgeschlossen, welche zu gleichen Teilen von Lloyds und den Seeversicherungsgesellschaften übernommen worden war. Aus dieser Versicherung sollten die Ansprüche der Schiffseigentümer an die Admiralität gedeckt werden. Da die Verbindlichkeiten dehnbaren Charakters waren, so ist zur Prüfung aller Ansprüche eine aus den Direktoren von Lloyds, der Average Adjusting Society und der Shipping Federation bestehendes Komitee eingesetzt worden.

Nach den von der Admiralität getroffenen Bestimmungen sollten nur Frachtdampfer von etwa 10 Seemeilen und weniger Geschwindigkeit an den Manövern teilnehmen, schnellere Dampfer dagegen nicht. Als Grund hierfür wurde in der Presse angegeben, daß gerade die langsamen Dampfer die größte Gefahr liefen, in Feindeshand zu fallen, daß ferner die Mehrzahl der Lebensmitteldampfer solche langsamen Schiffe wären. Daher wäre der Schutz gerade dieser von größter Wichtigkeit. Ferner war festgesetzt, daß nur diejenigen Dampfer an den Übungen teilnehmen sollten, die in der Zeit vom 23. bis zum 29. Juni in das Manövergebiet eintraten. Um zu hohe Entschädigungsforderungen zu vermeiden, wurden von der Teilnahme ausgeschlossen Dampfer, die Post an Bord hatten, Dampfer mit Passagieren, falls deren Einverständnis mit der Teilnahme des Schiffes an den Manövern nicht ausdrücklich eingeholt war, und Dampfer, die dem Verderben ausgesetzte Lebensmittel an Bord führten.

Für die Beteiligung an den Manövern sollten in Betracht kommen Dampfer, die auslaufend den Weg nach dem Mittelmeer oder nach dem Südatlantik nehmen, und Dampfer, die durch das Mittelmeer nach England zurückkehren. Es sollten also nicht teilnehmen Dampfer, die vom südatlantischen Ozean kommend nach England bestimmt sind. Der Grund hierfür wird wohl gewesen sein, daß es mit Schwierigkeiten verknüpft war, für diese Schiffe einen Sammelplatz an der Südgrenze des Manövergebiets festzusetzen.

Die teilnehmenden Handelsschiffe mußten sich u. a. der nachstehenden Bedingung unterwerfen:

„Auslaufende Schiffe sollten Falmouth oder Milford Haven, heimkehrende

Digitized by Google

Dampfer Gibraltar anlaufen. Sie hatten dann die Weiterreise in Gemeinschaft mit anderen Schiffen und nach Anweisung des ältesten Seeoffiziers in diesen Häfen anzutreten. Man beabsichtigte, Schiffe, die sich in den genannten Häfen versammelten, in Gruppen bis zu 12 auf den betreffenden Handelsstraßen weiterzuschicken, und hoffte, daß die eintretende Verzögerung der Reise 60 Stunden nicht überschreiten würde."

Die Teilnahme an den Manövern galt in folgenden Fällen als beendigt:

a) Beim Passieren der Linie Tuskar—Small-Lights für nach dem Irischen Kanal bestimmte Schiffe, der Linie Lizard—Ushant für nach dem Englischen Kanal bestimmte Schiffe, des Meridians von Kap Spartel für Schiffe nach dem Mittelmeer und des Breitenparallels von Kap St. Vincent für Schiffe nach dem Südatlantik.

b) Für weggenommene Schiffe nach Längsseitkommen des Feindes.

c) Am 2. Juli mittags.

Die Schiffe sollten in vorstehenden Fällen die rote, ihre Teilnahme an dem Manöver kennzeichnende Flagge niederholen und waren entlassen.

Von den Formalitäten, unter denen die Wegnahme von Handelsschiffen geschehen sollte, sind folgende Einzelbestimmungen bemerkenswert:

„Um die Wegnahme zu vollziehen, muß ein Boot längsseit des Dampfers gehen und die Anzahl der an Bord befindlichen Personen feststellen."

„Bei ungünstigem Wetter, wenn kein Boot zu Wasser gelassen werden kann, muß der Kreuzer 1 Stunde lang bei dem Dampfer bleiben, wenn der Dampfer als weggenommen gelten soll."

„Wenn zwei oder mehrere Dampfer zusammen fahren, so brauchen, sobald ein Kreuzer drei Schüsse feuert, nur die zu stoppen, die sich innerhalb 3 Seemeilen vom Kreuzer befinden, oder bei Nacht innerhalb 1 Seemeile, und der Kreuzer muß erst die Wegnahme dieser Schiffe vollziehen, ehe er die anderen verfolgen darf."

Die Admiralität erklärte sich bereit, für die durch Teilnahme an den Manövern verursachte Verzögerung der Reise Entschädigungen zu zahlen, und zwar nach folgenden Grundsätzen:

a) Sie zahlt 4 d per Bruttotonne für die ersten 30 Stunden Verzögerung, jedoch mindestens 40 £ und höchstens 60 £. Für jede weiteren angefangenen 12 Stunden zahlt sie 2 d per Tonne.

b) Die Schiffseigentümer sollten für Verbindlichkeiten oder Verluste infolge der Teilnahme von Dampfern an den Manövern schadlos gehalten werden. Sie werden jedoch nicht entschädigt für etwaigen Verlust einer Charter, für Verluste, die dadurch entstehen können, daß infolge verspäteter Ankunft der Eigentümer seinen Dampfer später zur Verfügung hat.

Im Verlaufe der Verhandlungen hatte sich die Admiralität dann noch zu einigen weiteren Konzessionen verstehen müssen.

Bei dieser Gelegenheit sei noch kurz der Kosten der Manöver Erwähnung getan. Im Etat 1906/07 waren für dieselben 30 000 £ eingestellt. Die Admiralität hat aber nachträglich bekanntgegeben, daß die Kosten für die Flottenübungen auf 150 000 £ geschätzt werden. Hiervon entfallen 30 000 £ auf besondere Ausgaben, 7400 £ auf Löhnung und Zulagen des eingeschifften Maschinenpersonals der Royal Naval Reserve

Digitized by Google

und Royal Fleet Reserve und 4350 £ auf Löhnung und Zulagen des übrigen Personals der Reserve. Damit wird der Durchschnitt der Manöverkosten in den letzten 10 Jahren (1896/97 bis 1905/06) um 72 000 £ überschritten.

II. Die mobilmachungsmäßigen Indienststellungen und die Vorperiode bis zum Beginn der Manöver.

In der Hauptsache hatte dieser Teil den Zweck, zu prüfen, ob die Neuorganisation der Reserveschiffe und Reservefahrzeuge und ihre Mobilisierung zufriedenstellend arbeitete.

Bis zum 8. Juni herrschte überall der gewöhnliche Friedenszustand. An diesem Tage trafen in den drei Kriegshäfen Devonport, Portsmouth und Sheerneß-Chatham die ersten Teile der eingezogenen Reserven, Coast-guards, Naval Reserve-, Fleet Reserve- und Naval Volunteer Reserve-Mannschaften ein. Wie es scheint, wurden sie sofort an Bord ihrer Schiffe eingeschifft, ohne daß hiermit die Mobilisierung der betreffenden Schiffe ausgesprochen wurde. Erst am 9. Juni wurden diejenigen Schiffe und Torpedofahrzeuge der Reservedivisionen, die die blaue Partei (Feind) verstärken sollten, mobil gemacht und begaben sich an demselben Tage in ihre Anfangsstellungen.

Insgesamt mobilisierten für die blaue Partei: 1 Linienschiff, 3 Panzerkreuzer, 6 geschützte Kreuzer, 2 Torpedokanonenboote, 52 Zerstörer und 1 Depotschiff.

Die zurückbleibenden Schiffe der Reservedivisionen, für die auch ein Teil der Auffüllungsmannschaften bereits eingetroffen war, blieben klar zur sofortigen Indienststellung. Ihre Mobilisierung sollte erst auf die Nachricht von dem Ausbruch der Feindseligkeiten hin erfolgen. Da solche nicht vor dem 12. Juni ausbrechen sollten, so traf ein Teil der Reserven, insbesondere Volunteers, erst am 11. Juni in den Ausrüstungshäfen ein. Die Gestellungsordre für sie hatte die Admiralität am 9. Juni erlassen. Diese Mannschaften sind zur Auffüllung der der roten Partei zugeteilten Schiffe verwandt worden.

Während nach dem ursprünglichen Plan alle kriegsbereiten Schiffe der Reservedivisionen in Dienst zu stellen hatten, ist tatsächlich nur die Mobilmachung des größeren Teils dieser Schiffe erfolgt. Ein Teil verblieb im Reserveverhältnis. Es läßt sich nach den vorliegenden Pressenachrichten fast mit Bestimmtheit annehmen, daß der Grund zu dieser Einschränkung des ursprünglichen Plans im Personalmangel, insbesondere im Mangel an Heizern, zu suchen ist. Darauf läßt auch die Tatsache schließen, daß die Stationschefs der drei Kriegshäfen ermächtigt wurden, von den im Reserveverhältnis verbliebenen vollkommen kriegsbereiten Schiffen 2 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 2 geschützte Kreuzer und mehrere Torpedofahrzeuge zu mobilisieren, wenn genügend Mannschaften verfügbar wären.

Die Mobilisierung der der roten Partei zugewiesenen Schiffe in den vorgenannten drei Kriegshäfen erfolgte in der Zeit vom 12. bis 14. Juni. Ein Teil der Torpedofahrzeuge mobilisierte bereits am 12. Juni, alle größeren Schiffe am 14. Juni.

Außerdem traten noch zur roten Partei die vor kurzem aus dem Auslande zurückgekehrten großen geschützten Kreuzer „Terrible" und „Andromeda" als Panzerkreuzer und 10 in Gibraltar mobil gemachte Torpedoboote.

Digitized by Google

Dadurch erhielt die rote Partei in der Zeit vom 12. bis 14. Juni einen Zuwachs von 9 Linienschiffen, 4 Panzerkreuzern, 16 geschützten Kreuzern, 5 Scouts, 8 Torpedokanonenbooten, 26 Zerstörern, 40 Torpedobooten, 2 Zerstörer-Depotschiffen und 2 Kanonenbooten.

Für beide Parteien zusammen wurden somit mobil gemacht: 10 Linienschiffe, 7 Panzerkreuzer, 22 geschützte Kreuzer, 5 Scouts, 10 Torpedokanonenboote, 78 Zerstörer, 40 Torpedoboote, 3 Depotschiffe und 2 Kanonenboote.

Von den in den heimischen Gewässern befindlichen Schiffen nahmen an den Manövern nicht teil:

a) Von aktiven Verbänden: 3 Linienschiffe der Kanalflotte („Montagu" gestrandet, „Duncan" und „Cornwallis" zur Hilfeleistung bei Lundy Island), 1 geschützter Kreuzer, 1 Torpedokanonenboot, 2 Zerstörer, 7 Torpedoboote.

b) Von den Reservedivisionen: 6 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 3 geschützte Kreuzer, 1 Torpedokanonenboot, 6 Zerstörer, 2 Torpedoboote.

c) Außer Dienst in Reparatur befindlich: 2 Linienschiffe, 1 Panzerkreuzer, 2 geschützte Kreuzer, 1 Torpedokanonenboot und 3 Zerstörer.

Zusammen: 11 Linienschiffe, 3 Panzerkreuzer, 6 geschützte Kreuzer, 3 Torpedokanonenboote, 11 Zerstörer und 9 Torpedoboote.

Die in Special Reserve außer Dienst befindlichen neun älteren Linienschiffe sind nicht in Betracht gezogen.

Am 11. Juni waren beide Parteien aufmarschiert. Die Dislokation der einzelnen Verbände war folgende:

Rote Partei.

Kanalflotte: 12 Linienschiffe („Jupiter", „Prince George", „Caesar" F, „Illustrious", „Canopus", „Goliath", „Ocean", „Glory", „Vengeance", „Russell", „Albemarle" A, „Triumph") und die ihr attachierten Kreuzer („Dido", „Topaze") in Yarmouth; 3 Linienschiffe („Exmouth" F, „Duncan", „Cornwallis") vor Lundy Island.

Mittelmeerflotte: 7 Linienschiffe („Bulwark" F, „Venerable" F, „London", „Queen", „Formidable", „Irresistible", „Implacable") und der ihr attachierte Kreuzer („Venus") in Alicante.

I. Kreuzergeschwader: 6 Panzerkreuzer („Good Hope" A, „Devonshire", „Argyll", „Antrim", „Hampshire", „Roxburgh") auf der Fahrt nach Plymouth.

III. Kreuzergeschwader: 4 Panzerkreuzer („Leviathan" A, „Suffolk", „Lancaster" und „Carnarvon") in Alicante.

IV. Kreuzergeschwader: 3 Panzerkreuzer („Euryalus" A, „Sutley", „Hogue") auf der Fahrt nach Plymouth. Zu diesem Geschwader traten am 14. Juni noch die Panzerkreuzer „Aboukir", „Bacchante" und „Cressy".

Die aktiven Zerstörer-Flottillen („Sapphire" A, „Patrol", „Pathfinder", „Sentinel", „Tyne", „Thames", 35 Zerstörer), 6 Unterseeboote in Dover.

1 Kreuzer („Barham") als Depotschiff und 5 Zerstörer in Gibraltar.

Der Rest der Unterseeboote lag in Devonport und Portsmouth.

Digitized by Google

Blaue Partei.

Atlantische Flotte: 9 Linienschiffe („King Edward VII.“ F, „Hindustan“, „Commonwealth“, „Dominion“, „New Zealand“, „Victorious“ F, „Majestic“, „Magnificent“, „Royal Oak“) und der ihr attachierte Kreuzer („Arrogant“) in Berehaven.

II. Kreuzergeschwader: 6 Panzerkreuzer („Drake“ F, „Cornwall“, „Berwick“, „Cumberland“, „Duke of Edinburgh“, „Black Prince“, „Essex“) und die ihm zugeteilten Kreuzer („Furious“, „Vindictive“, „Diamond“, „Amethyst“) wahrscheinlich in Berehaven.

V. Kreuzergeschwader: 3 Panzerkreuzer („Essex“, „Niobe“ F, „Europa“), 4 geschützte Kreuzer („Bedford“, „Latona“, „Sappho“, „Scylla“) in Queensferry.

1 Zerstörer-Depotschiff („Vulcan“) und 5 Zerstörer in Lagos.

Die Torpedokanonenboote („Skipjack“, „Leda“, „Halcyon“, „Circe“, „Dryad“) und die übrigen Zerstörer waren auf die Stützpunkte Queensferry, Alderney, Guernsey und Queenstown verteilt. Einige Zerstörer sind wohl auch bei der Atlantischen Flotte gewesen.

Unterseeboote standen während des ersten Abschnitts der blauen Partei nicht zur Verfügung.

Die Stärke der Parteien war nach Hinzutritt der mobilisierten Schiffe (14. Juni morgens) folgende:

Rot:	Blau:
29 Linienschiffe,	9 Linienschiffe,
19 Panzerkreuzer,	9 Panzerkreuzer,
23 geschützte Kreuzer,	9 geschützte Kreuzer,
8 Scouts,	5 Torpedokanonenboote,
8 Torpedokanonenboote,	57 Zerstörer,
67 Zerstörer,	3 Depotschiffe.
63 Torpedoboote,	
23 Unterseeboote,	
7 Depotschiffe,	
2 Kanonenboote.	

Außerdem standen dem Befehlshaber der roten Partei noch zur Verfügung die oben bereits erwähnten 2 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 2 geschützten Kreuzer und Torpedofahrzeuge der Reservedivisionen, deren Mobilisierung die Admiralität im Bedarfsfalle und wenn Personal verfügbar sein sollte gestattet hatte.

In den Kriegshäfen waren die Royal Garrison Artillery und die Royal Engineers, die durch eingezogene Miliz und Volunteers verstärkt waren, zur Besetzung der Forts bereit. Um die Garnison in Alderney zu verstärken, wurden Detachements von Artillery und Engineers aus Guernsey herangezogen.

Am 12. Juni wurde von der Admiralität telegraphisch Kriegszustand in den Häfen angeordnet, worauf die Werke besetzt wurden. Die Mannschaften haben nachts

Digitized by Google

neben den Geschützen geschlafen. Während der Nacht wurden mit Scheinwerfern Lichtsperren über die Hafeneinfahrten gelegt und vom 12. Juni morgens ab der Untersuchungsdienst durch Kriegs- und Regierungsfahrzeuge eingerichtet. Auch in den Bureaus wurde nachts der Dienstbetrieb weitergeführt. Die Hafenschwimmsperren galten als ausgebracht, wurden jedoch aus Friedensrücksichten tatsächlich nicht ausgefahren. Ferner besetzten Infanterietruppen die Küste von Eastney bis Portsmouth, um Landungsversuche des Gegners zu verhindern.

Die Küstenwachtstationen wurden ebenfalls mobil gemacht. Sie hatten Befehl, die Bewegungen sämtlicher Kriegsschiffe umgehend dem Intelligence Department zu melden. In der Admiralität ebenso wie in den Telegraphenämtern der befestigten bzw. befestigt angenommenen Häfen beider Parteien war der Nachtdienst eingerichtet.

Besprechung der Mobilmachung.

Nach den vorliegenden Pressenachrichten kann man nicht die Überzeugung gewinnen, daß das von der Admiralität veröffentlichte Programm: „Erprobung der Anordnung für die Mobilmachung der Marine unter kriegsmäßigen Verhältnissen" zur Durchführung gelangt wäre. Kriegsmäßige Verhältnisse haben in keiner Weise vorgelegen, wenn man nicht den Ausnahmefall annehmen will, daß es sich um einen Krieg handelt, dem eine außergewöhnlich lange Periode der Spannung vorhergeht. Allen Schwierigkeiten, die bei einem wirklichen Kriegsausbruch zu überwinden sind, war in diesem Falle vorgebeugt. Nachdem Offiziere und Mannschaften für die einzelnen Schiffe ausgesucht und kommandiert waren und in den Ausrüstungshäfen des Einschiffungsbefehls harrten, bedurfte es kaum noch der Erprobung, daß das, was noch an der Mobilisierung fehlte, die Einschiffung selbst und die Seeklarmachung der vollständig ausgerüsteten, im Dienst befindlichen Schiffe, die kurz vorher auf den Werften überholt waren, glatt verlaufen würde. Darüber aber, wie die bunt zusammengewürfelte Mannschaft an Bord ihre Stationen ausfüllte, liegen keine Nachrichten vor. Hinsichtlich der Mannschaftsfrage ist noch von Interesse festzustellen, daß zur Auffüllung der Stammbesatzungen der Schiffe der Reservedivisionen auf Personal der Reserven zurückgegriffen werden mußte. Diese Tatsache steht in einem gewissen Widerspruch mit dem eingangs erwähnten Blaubuch der Admiralität vom Dezember 1905, in dem angegeben wird, daß bis auf einige Hundert Heizer die ganze Flotte mit aktivem Personal besetzt werden könnte. Hierbei darf man freilich nicht außer Acht lassen, daß während der Manöver nicht wie im Kriege jeglicher Friedensdienst plötzlich aufhören kann und daß hierfür noch Mannschaften in Anspruch genommen werden, die im Kriege ohne weiteres verfügbar sein würden. Was die Schwierigkeit anbelangt, die vorgelegen hat, die erforderliche Zahl der Reserven, im besonderen der Heizer, zusammenzubekommen, so darf nicht vergessen werden, daß in England nur ein kleiner Teil dieser Mannschaften zu Friedensübungen herangezogen werden kann, nämlich lediglich die Leute, die vertragsmäßig gerade zu Übungen heranstehen; im übrigen ist man auf freiwillige Meldungen der Mannschaften angewiesen.

Digitized by Google

III. Die Ereignisse des ersten Abschnitts.

Während des ersten Abschnitts sollte das Zusammenarbeiten der See- und Landverteidigungsmittel in den Hauptküstenplätzen geprüft und die Frage erörtert werden, ob nach Abschaffung der Minensperren die Verteidigung der Kriegshäfen auch bei überraschenden Angriffen gesichert wäre, wobei Erfahrungen über die Verwendung von Unterseebooten zu sammeln waren. Ferner hatten Versuche und Übungen im Schutz der Schiffahrt stattzufinden, indem angenommen wurde, daß die blaue Partei sich auch zur Handelskriegführung entschlossen habe. Gelegentlich dieser Übungen sollte im besonderen das Arbeiten der Küstenwacht- und Funkspruchstationen auf die Probe gestellt werden.

Angenommene Kriegslage.

Nach Zeitungsnachrichten lag diesem Abschnitt folgende Idee zugrunde:

Am 9. Juni tritt zwischen der roten (englischen) und blauen (feindlichen) Nation eine politische Spannung ein, wobei die Annahme gemacht wird, daß die aktiven roten Flotten von den heimischen Gewässern abwesend sind. Da die rote Partei den Krieg nach Möglichkeit vermeiden will, so wird zunächst ihrerseits von einer Mobilmachung ihrer, der blauen überlegenen Flotte Abstand genommen. Indessen werden möglichst unauffällig Maßnahmen getroffen, um sowohl die Häfen als auch die Schiffahrt gegen plötzliche Angriffe zu sichern. Der Charakter dieser Gegenmaßregeln ist jedoch der Art, daß der Gegner in ihnen keineswegs eine Drohung oder Herausforderung erblicken kann.

Die blaue Partei erhält von der Oberleitung die Anweisung, am 12. Juni von 9 Uhr vormittags ab innerhalb der nächsten 3 Tage ihre Unternehmungen anzusetzen. Gleichzeitig wird den Befehlshabern in den roten Kriegshäfen der telegraphische Befehl erteilt, die Verteidigung der Häfen einzurichten. Die Mobilmachung wird aber noch nicht ausgesprochen. Demgemäß werden die Schiffe in heimischen Häfen gefechtsklar gemacht, die Küstenwerke besetzt und der Beobachtungsdienst sämtlicher Signalstationen an der roten Küste angeordnet, da nach der allgemeinen Lage anzunehmen ist, daß die blaue Flotte jederzeit einen Vorstoß gegen die Stützpunkte der roten Partei ausführen wird. Die Politik der roten Regierung, die dauernd einen friedlichen Ausgleich anstrebt, wird nun durch das Verhalten eines ihrer Flottenchefs, der mit seinem Verband in der Straße von Gibraltar kreuzt, zunichte gemacht. Dieser vernichtete eine am 13. abends von Lagos ausgelaufene blaue Zerstörerflottille, weil er ihren Aufenthalt in der Nähe seines Geschwaders für gefährlich hält. Auf diese Weise führt Rot den ersten Schlag. Der Krieg ist nunmehr unvermeidlich.

Noch in der Nacht vom 13. zum 14. Juni erläßt deshalb die Leitung der roten Partei auf die aus Gibraltar kommende Meldung von der Vernichtung der blauen Zerstörerflottille hin den telegraphischen Befehl zur Mobilmachung, worauf der Rest der heimischen Reservedivisionen seine Besatzung voll auffüllt.

Am 14. Juni mittags ist die Mobilmachung der roten Partei in ihrem ganzen Umfange durchgeführt.

Digitized by Google

Rote Partei.

Auf den telegraphischen Befehl vom 12. Juni an die roten Streitkräfte, bereit zu sein, überraschenden Angriffen der blauen Flotte zu begegnen, verließen die aktive Zerstörerflottille sowie die Zerstörer und die Torpedoboote der einzelnen Reservedivisionen die Häfen, um vor denselben aufzuklären. Während der Nacht legten sie Vorpostenlinien vor den Einfahrten aus. Diesen Dienst haben die Zerstörer und Torpedoboote der Reserveverbände bis zum Schluß des ersten Abschnitts Tag und Nacht durchgeführt, während die Unterseeboote nur am Tage sich an der Hafenverteidigung beteiligt und für die Nacht ihren üblichen Liegeplatz neben ihren Depotschiffen eingenommen haben.*) Am 12. Juni abends trafen noch zur weiteren Verstärkung der Streitkräfte das I. und IV. Kreuzergeschwader (neun Panzerkreuzer) in Plymouth ein. Aller Wahrscheinlichkeit nach sind sie am Tage zur Aufklärung des Kanals in See gegangen. Vielleicht haben sie ihre Vorstöße auch bis in die Nähe der Kanalinseln ausgedehnt.

Die Kanalflotte verließ am 12. Juni vormittags mit den ihr attachierten Kreuzern Yarmouth, passierte am Nachmittag bei dichtem Nebel Dover und traf am 13. Juni in Portland ein.**) Die Flotte ging noch an demselben Tage nach dem weiter westlich gelegenen Torquay, wo sie während der Nacht, abgeblendet und mit ausgebrachten Schutznetzen, zu Anker blieb. Welches der Grund für den Wechsel der Häfen gewesen ist, ist nicht ersichtlich. Am 14. vormittags verließ sie nach ausgesprochener Mobilmachung Torquay und machte einen Vorstoß gegen die Kanalinseln, wo sie zwischen 4 und 5 Uhr nachmittags stand. Abends traf die Kanalflotte mit ihren Kreuzern und acht Scouts in Portland ein. Die acht Scouts sowie der Kreuzer „Sapphire", Flaggschiff der aktiven Zerstörerflottille, gingen jedoch kurz darauf wieder in See.

Gegen 3 Uhr vormittags desselben Tages erfolgte auf telegraphischen Befehl der Admiralität die Mobilisierung der noch nicht aktivierten Schiffe der Reservedivisionen in Portsmouth, Devonport und Sheerneß-Chatham. In allen Häfen verlief die Besetzung der Schiffe mit vollem Mannschaftsetat ohne jede Störung. Nach wenigen Stunden waren die einzelnen Schiffe fahrbereit. Gegen Mittag lagen alle Kreuzer der Portsmouth-Reservedivision auf der Reede von Spithead versammelt und verließen, mit Ausnahme von „Grafton", kurz darauf die Reede. Die Linienschiffe „Barfleur" und „Centurion" gingen erst nachmittags in See.

In Devonport wurden innerhalb einer Stunde vier Linienschiffe und sechs Kreuzer voll besetzt. Während die Schiffe der Reservedivision mobil gemacht wurden, verließen das I. und IV. Kreuzergeschwader (sieben Panzerkreuzer)***) den Hafen und unternahmen einen Vorstoß in den Kanal bis vor Alderney, blieben dabei indessen mit der Funkspruch-Telegraphenstation auf Rame Head in dauernder Signalverbindung. Die Linienschiffe „Nile" und „Trafalgar" sowie die Kreuzer der Reservedivision sammelten sich im Sund.

*) Über die Tätigkeit der aktiven Zerstörerflottille ist nichts bekannt geworden. Sie hat sich scheinbar während der Übungen bei der Kanalflotte aufgehalten.

**) Auf der Überfahrt kollidierte das Linienschiff „Illustrious" mit einem Segelschiff, wobei scheinbar größere Beschädigungen nicht eingetreten sind.

***) „Argyll" und „Sutlej" waren wegen Maschinenhavarie ausgeschieden.

Digitized by Google

Auch in Sheerneß hat die Besetzung der Linienschiffe und Kreuzer nur etwa eine Stunde in Anspruch genommen. Der Panzerkreuzer „Aboukir" verließ noch am Vormittag die Reede, um nach Plymouth zu gehen, wo er zum IV. Kreuzergeschwader trat. Die übrigen Schiffe liefen erst am Nachmittage aus.

Die Schiffe sämtlicher Reservedivisionen sind also ungefähr zehn Stunden, nachdem der Befehl zur Mobilmachung von London aus erlassen war, klar zum Auslaufen gewesen.

Welche Operationen nun die in See gegangenen Schiffe der Reservedivisionen vorgenommen haben, ist nicht in die Öffentlichkeit gedrungen. Vermutlich haben sie die Aufgabe gehabt, das von Norden (Firth of Forth) anmarschierende feindliche Kreuzergeschwader zur Schlacht zu stellen.

Blaue Partei.

Nachdem das V. Kreuzergeschwader vor Queensferry im Laufe des 11. Juni seine Vorräte ergänzt hatte, verließen die Kreuzer und ein Teil der Zerstörer am 12. Juni vormittags mit südlichem Kurs den Firth of Forth. Der Rest der Zerstörer ging erst am folgenden Tage in See. Um Kohlen zu sparen, wurden die Zerstörer von den Kreuzern in Schlepp genommen. In dieser Marschform dampfte das Geschwader bis vor die Straße von Dover, wo es am 14. Juni abends anlangte. Da anzunehmen war, daß dieses Defilee von Streitkräften der roten Partei bewacht wurde, so trennten sich die Kreuzer gegen Mitternacht und liefen einzeln mit hoher Fahrt in den Kanal ein, indem sie sich dicht unter der französischen Küste hielten.

Bald darauf kamen rote Streitkräfte, vielleicht Linienschiffe oder Kreuzer der Reservedivisionen, in Sicht. Den Schiffen des blauen Geschwaders gelang es jedoch, infolge ihrer hohen Geschwindigkeit einem Kampf aus dem Wege zu gehen und zu entkommen. Am 15. Juni morgens kamen die ersten Kreuzer vor den Kanalinseln an und gingen nach Guernsey, wo im Laufe des Nachmittags der Rest des Geschwaders eintraf. Der Kreuzer „Europa" hatte unterwegs eine Havarie an seinen Kondensatoren erlitten und mußte Chatham anlaufen.

Am 12. Juni vormittags ging die atlantische Flotte von Berehaven in See. Der Kreuzer „Arrogant" blieb daselbst als Wachtschiff zurück und hatte die Aufgabe, vermittels Funkentelegraphie die Nachrichtenübermittlung zwischen Flotte und der Küste aufrechtzuerhalten.*) Die Flotte wurde am 14. nachmittags 8 Seemeilen östlich von Mizen Head (Südküste von Irland) mit NO-Kurs steuernd gesichtet; gegen Abend desselben Tages lief sie wieder in Berehaven ein.

Vor Queenstown war Untersuchungsdienst eingerichtet worden. Auch die hier liegenden leichten Streitkräfte (ein Kanonenboot und vier Zerstörer) gingen am 12. vormittags mit SSW-Kurs in See.

Am 13. Juni gegen Morgen traf das II. Kreuzergeschwader, von Nordwesten kommend, vor Alderney ein, dampfte hierauf nach Norden und kehrte nachmittags für kurze Zeit nach Alderney zurück, um darauf mit den ihm zugeteilten Kreuzern, den

*) Über die Bewegungen der Flotte ist wenig bekannt geworden. Sie scheint sich hauptsächlich mit der Störung der Schiffahrt beschäftigt zu haben.

Digitized by Google

Torpedokanonenbooten und etwa 25 Zerstörern in der Nacht vom 14. zum 15. Juni Angriffe gegen Devonport und Portsmouth zu unternehmen. Gegen Sheerneß machten in derselben Nacht die Zerstörer, welche dem V. Kreuzergeschwader in Queensferry attachiert waren, einen Vorstoß.

Die Angriffe auf alle drei Kriegshäfen werden in der Presse eingehend geschildert, die Berichte enthalten aber nichts von besonderem Interesse. Erwähnenswert ist nur eine Begebenheit gelegentlich des Angriffs auf Plymouth. Während des Vordringens der Zerstörer lief das Linienschiff „Royal Oak" unbemerkt in die Whitsand Bay ein und eröffnete von dort ein Bombardement auf den Hafen. Allem Anschein nach ist von den Küstenwerken und den im Hafen liegenden Kreuzern das Geschützfeuer der „Royal Oak" als von einem Gefecht zwischen zwei Schiffen herrührend betrachtet worden. Denn das Feuer blieb ihrerseits unbeantwortet, vielleicht weil sie bei seiner Erwiderung fürchteten, ein Schiff ihrer Flotte zu treffen. Die Mittelartillerie der „Royal Oak" soll in den Forts, die schwere in der Königlichen Werft zu Devonport beträchtlichen Schaden angerichtet sowie die im Hafen liegenden Schiffe schwer beschädigt haben.

Nach einer Nachricht der „Times" vom 19. Juli sollen die Unparteiischen offiziell entschieden haben, daß die Unternehmung gegen Portsmouth vollständig fehlgeschlagen wäre. Die Zerstörer wären von den Landbatterien und den Forts auf der Reede von Spithead außer Gefecht gesetzt worden, ehe sie ihre Torpedos gegen die im Hafen liegenden Schiffe hätten lanzieren können. Wahrscheinlich ist bei dem Angriff auf Plymouth und Sheerneß eine ähnliche Entscheidung getroffen worden.

Am 15. Juni bei Tagesanbruch nach Durchführung der Angriffe auf die Häfen steuerte das II. Kreuzergeschwader mit den Zerstörern wieder Alderney an. Auf der Höhe von St. Albans Head kamen vier Scouts der roten Partei mehrere Seemeilen voraus in Sicht. Sofort wurde die Verfolgung mit hoher Fahrt aufgenommen. Da jedoch die blauen Kreuzer im Verlauf der Verfolgung in Schußweite der Werke von Portland gekommen wären, so wurde das Gefecht, das die Vernichtung der Scouts herbeigeführt haben soll, abgebrochen und Kurs auf Alderney genommen.

15. und 16. Juni.

Unmittelbar nach den Angriffen haben die roten Streitkräfte die Verfolgung des Gegners energisch eingeleitet und dabei teilweise Erfolg erzielt. So nahm das I. und IV. Kreuzergeschwader zehn blaue Zerstörer bei Guernsey gefangen, die nach Torbay gebracht wurden. Allem Anschein nach hat auch noch ein kurzes Gefecht zwischen dem II. und dem I. und IV. Kreuzergeschwader stattgefunden, das aber resultatlos verlaufen ist.

Die Kanalflotte verließ am 15. Juni früh morgens, mit Ausnahme des Linienschiffes „Canopus", das eine Ruderhavarie hatte und später nachfolgte, Portland und ankerte gegen Abend vor Torbay. Was die Kanalflotte im Laufe des ersten Abschnitts in See unternommen hat, ist nicht bekannt geworden.

Am Nachmittag liefen die blauen Kreuzer und Zerstörer in Alderney ein, verließen aber gegen 8 Uhr abends wieder den Hafen.

Am 16. Juni früh langte ein Teil von ihnen vor Plymouth an und versuchte

Digitized by Google

zum zweitenmal einen Angriff auf die dort liegenden roten Schiffe. Auch dieser wurde abgeschlagen.

Mehrere Zeitungen bringen die Nachricht, daß in der Nacht vom 15. zum 16. Juni die Straße von Dover von roten Streitkräften, wahrscheinlich den Reservedivisionen angehörend, bewacht worden wäre, während die blaue Partei die Aufgabe gehabt hätte, nach Norden (vom Kanal nach der Nordsee) durchzubrechen. Auch über diesen Teil der Manöver ist nichts Näheres veröffentlicht worden. Mit ihm steht scheinbar ein Gefecht im Zusammenhang, das am 16. Juni in den Vormittagsstunden außerhalb der Goodwin Sands stattgefunden hat, weil eine blaue Flotte den Versuch gemacht haben soll, nach der Nordsee durchzubrechen. Angeblich ist sie jedoch wieder in den Kanal zurückgedrängt worden. Wahrscheinlich ist auch während dieses Gefechts, von dem Einzelheiten gänzlich fehlen, die Kollision zwischen den Linienschiffen „Resolution" und „Ramillies" erfolgt.

Soweit die vorliegenden Nachrichten erkennen lassen, ist die atlantische Flotte am 15. vor Berehaven geblieben. Am 16. vormittags stand sie südwestlich von Fastnet (Südküste von Irland).

Am 16. nachmittags und abends sammelte die rote Flotte auf der Reede von Falmouth, wo bereits am Vormittag das Flaggschiff des Oberstkommandierenden, „Exmouth", eingetroffen war. Dasselbe hat an den Manövern scheinbar nicht teilgenommen, vielmehr bei dem an der Südspitze von Lundy Island gestrandeten Linienschiff „Montagu" gelegen.

Die blaue Flotte sammelte in Berehaven.

Gibraltar.

Von seiten der blauen Partei konnten, nachdem am 13. die in Lagos stationierten Zerstörer von der Mittelmeerflotte gefangen genommen worden waren, keine Angriffe mehr auf die Festung unternommen werden. Um jedoch die Garnison in die angesetzten Manöver einzuschließen, hat die in Gibraltar liegende rote Zerstörerflottille mehrere Male Versuche gemacht, nachts den Hafen zu forcieren. Die Unternehmungen sind indessen erfolglos gewesen. Gleichzeitig haben auch Landungsversuche der Infanterie stattgefunden.

Besondere Übungen.

In Verbindung mit den Manövern des ersten Abschnitts wurden einige interessante mobilmachungsmäßige Übungen von den Stationschefs der Kriegshäfen auf Befehl der Admiralität angeordnet, um die einzelnen Einrichtungen auf die Probe zu stellen.

So erhielten am 14. Juni abends in Portsmouth die Schiffe der Reservedivision Befehl, für einen Teil ihrer Besatzung, der als verwundet bzw. tot angesehen werden sollte, Ersatz an Bord zu nehmen. Auch untereinander sollen die Schiffe während des Nachtangriffs am 14./15. Juni Mannschaften, besonders Geschützbedienungen, ausgetauscht haben.

Hiermit steht scheinbar auch eine Nachricht in Verbindung, nach der die Royal Naval Barracks, die Artillerie- und Torpedoschule und die Royal Marine-Haupt-

Digitized by Google

quartiere in Forton und Eastney telegraphisch angewiesen wurden, eine vollständige Besatzung für ein Linienschiff zu stellen, das in einer angenommenen Schlacht bei der Insel Wight nur leicht beschädigt worden war, aber seine Mannschaft zum größten Teil verloren hatte. In weniger als einer Stunde soll die erforderliche Zahl von Mannschaften aller Dienstgrade und Branchen in der Werft zu Portsmouth mit voller Ausrüstung zur Stelle gewesen sein.

Am 15. morgens erhielt das Marinelazarett zu Haslar (Portsmouth) plötzlich die Anweisung, 200 — nach anderen Nachrichten 500 — Verwundete von Schiffen der roten Partei, die in der Nacht vom 14. zum 15. Juni den Angriff auf Portsmouth abgeschlagen hatten, aufzunehmen. Die Verwundeten, die von verschiedenen Schiffen gestellt waren, wurden an Bord von Kanonenbooten nach der Anlegestelle des Lazaretts gebracht, wo sie von dem Sanitätspersonal in Empfang genommen wurden. Die leichtverwundeten Mannschaften gingen zu Fuß von den Kanonenbooten nach dem Lazarett, während die Schwerverwundeten in Krankentragen nach dorthin geschafft wurden. Diese mußten sich zu Bett legen. Die Ärzte machten ihre Ronde durch die Krankensäle und ordneten den einzelnen Verwundungen entsprechend die betreffenden Maßnahmen an. Das erforderliche Verbandzeug usw. wurde bei jedem Patienten bereitgelegt und die Operationstische usw. klar gemacht. Die Leichtverwundeten wurden in ähnlicher Weise behandelt.

Diese Übung hatte eine besonders gründliche Prüfung der Organisation, der Einrichtungen usw. des Lazaretts zum Zweck. Obgleich die Überweisung einer so großen Zahl von Verwundeten vollkommen überraschend gewesen sein soll, so hat doch die Übung, der eine Reihe von Offizieren und Ärzten höheren Dienstgrades beiwohnte, angeblich nach jeder Richtung hin ein befriedigendes Resultat ergeben. Die Mannschaften wurden bis gegen Mittag im Lazarett behalten und darauf wieder an Bord ihrer Schiffe geschickt.

Gleichzeitig sollen aus dem Mannschaftsdepot Ersatzmannschaften für die Verwundeten der Schiffe gestellt worden sein, so daß die Besatzungen derselben in Kürze wieder aufgefüllt und die Schiffe voll gefechtsbereit waren.

Die Royal Clarence Victualling Yard (Verpflegungsamt) wurde am 15. Juni ebenfalls einer Probe unterzogen. Dort traf unerwartet der Befehl ein, umgehend Proviant für 700 — nach anderen Zeitungsnachrichten 800 — Mann für 30 Tage nach Portsmouth zu schicken.

Das Naval Ordnance Department (Artilleriedepot) erhielt Anweisung, sofort eine vollständige Munitionsausrüstung für ein Linienschiff der „Exmouth"-Klasse zur Anbordgabe klar zu stellen.

Havarien.

In der Presse wird besonders die Tatsache hervorgehoben, daß keine bemerkenswerte Havarie bei den Unterseebooten eingetreten ist, die gerade in den letzten Jahren so zahlreichen und schweren Unfällen ausgesetzt gewesen waren. Ihre Tätigkeit scheint indessen keine sehr hohen Anforderungen sowohl an Material wie Personal gestellt zu haben. Sie bestand darin, daß sie Tags über vor und in den Einfahrten patrouillierten bzw. vor Anker lagen. Während der Nacht haben sie Liegeplatz neben ihren Depot-

Digitized by Google

schiffen im Hafen genommen. Am Schluß des ersten Abschnitts sollen sich die Besatzungen physisch noch sehr wohl gefühlt haben. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß die Mannschaft jedes Bootes täglich abgelöst wurde, so daß die Leute niemals 2 Tage hintereinander eingeschifft waren.

Schiffsklasse und Name	Art der Havarie	Bemerkungen
Linienschiff „Canopus"	Ruderhavarie	Nach kurzer Zeit beseitigt.
„ „Illustrious"	Unbekannt, wahrscheinlich unbeschädigt	Kollidierte mit einem Segelschiff.
„ „Ramillies"	Leck, Schraube beschädigt	Infolge Kollision mit „Resolution", in Chatham gedockt.
Panzerkreuzer „Sutlej"	Lecke Kondensatoren	In Devonport repariert.
„ „Argyll"	Riß in einem Zylinder	Desgl.
„ „Devonshire"	Maschinenhavarie, näheres nicht bekannt	—
Gr. gesch. Kreuzer „Europa"	Lecke Kondensatoren	In Devonport repariert.
Torpedo-Kanonenboot „Speedy"	Unbekannt	Kollidierte mit dem Kohlendampfer „Stokesley".
Spezialschiff „Hearty"	Desgl.	Grundberührung vor Sheerneß.
Zerstörer „Cheerful"	Schwere Beschädigungen am Bug über und unter der Wasserlinie	Infolge Kollision mit Zerstörer „Garry", in Sheerneß gedockt.
„ „Orwell"	Beschädigungen am Bug	Infolge Kollision mit Zerstörer „Nith", in Portsmouth repariert.
„ „Roebuck"	Beschädigung am Bug und an der Kommandobrücke	Infolge Kollision mit dem Bollwerk in Portland.
„ „Vigilant"	Kesselhavarie	In Portsmouth repariert.
„ „Myrmidon"	Ruderhavarie	Desgl.
„ „Leven"	Havarie an einer Schraubenwelle	In Devonport gedockt.
„ „Zephyr"	Maschinenhavarie	In Portsmouth repariert.
„ „Lynx"	Unbekannt	Grundberührung.

Besprechung der Übungen.

Der erste Abschnitt endete am 16. Juli abends 8 Uhr, ohne daß eine Entscheidungsschlacht zwischen den beiden Flotten stattgefunden hatte. Da es der blauen Partei gleich zu Beginn der Feindseligkeiten nicht gelungen war, einen überraschenden Angriff gegen die roten Häfen zu machen, so konnte sie im weiteren Verlaufe des Manövers keinen besonderen Erfolg mehr erhoffen. Der starke Nebel, der fast während der ganzen Zeit und fast im gesamten Operationsgebiet herrschte, und die Abwesenheit des Oberbefehlshabers der roten Partei, Admirals Wilson, vom Operationsgebiet haben vielleicht auch in gewissem Grade dazu beigetragen, daß keine Entscheidung gefallen ist.

In den Pressebeschreibungen werden noch kurz die Erfolge im Handelskrieg gestreift, die die blaue Partei im Verlaufe der Operationen erzielt hat. So traf eine große Zahl von Segelschiffen in Queenstown ein, die berichteten, daß sie von blauen Kreuzern gefangen genommen wären. Fünf große Getreidedampfer,

Digitized by Google

die Queenstown ansteuerten, wurden ebenfalls von blauen Streitkräften auf See angehalten und als genommen erklärt, sie durften jedoch nach ihrem Bestimmungsort weitergehen. Ferner sind am 14. nachmittags die Schnelldampfer der White Star-Linie „Arabic" und „Teutonic" sowie der Schnelldampfer „Noordland" bei Mizen Head von der Atlantischen Flotte gefangen genommen, indessen nicht weiter aufgehalten worden.

Bei dem zur Zeit vorliegenden äußerst dürftigen Material lassen sich die einzelnen Punkte, die während der Manöver erprobt und festgestellt werden sollten, nicht näher beleuchten. Ein Urteil abzugeben, inwieweit die Kriegshäfen nach Abschaffung der Minensperren gegen überraschende Angriffe gesichert sind, ist bis jetzt nicht möglich. Es ist nicht einmal bekannt geworden, ob die Unterseeboote, die zum erstenmal in so beträchtlicher Zahl an den Manövern teilgenommen haben, im Verlauf der Übungen überhaupt einen Angriff auf Schiffe gemacht haben. Da sich die Unternehmungen der blauen Partei gegen die Häfen nur nachts abgespielt und zu der Zeit die Unterseeboote längsseit ihrer Depotschiffe im Hafen gelegen haben, so ist wohl ziemlich sicher anzunehmen, daß sie keine Gelegenheit gehabt haben, einen Angriff auszuführen. Was die übrigen Verteidigungsmittel der Häfen anbelangt, so bringt die Presse allgemein die Nachricht, daß sämtliche Angriffe auf die drei Kriegshäfen mit beträchtlichen Verlusten für den Gegner abgeschlagen worden wären. Hieraus würde also der Schluß zu ziehen sein, daß die Befestigungen usw. den an sie im Ernstfall zu stellenden Erwartungen voll entsprechen. Bei diesen Übungen hat sich wiederum gezeigt, daß die Nachterkennungssignale noch nicht ganz genügen. In Portsmouth sind mehrere Fälle vorgekommen, daß eigene Zerstörer und Torpedoboote von den Befestigungswerken beschossen worden sind.

Über die der Störung der Handelsschiffahrt Rechnung tragenden Übungen, die die Atlantische Flotte vorgenommen hat, ist noch nichts veröffentlicht worden.

Zwischenwoche vom 17 bis 23. Juni.

Am 18. Juni ergänzten die Schiffe ihren Kohlenvorrat. Der Unterricht in den Torpedo- und Artillerieschulen wurde wieder aufgenommen. An den folgenden Tagen sind einzelne Verbände in See gegangen, um taktische Übungen vorzunehmen. Welcher Art sie gewesen sind, läßt sich aus den Nachrichten nicht entnehmen. Wahrscheinlich haben größere Signalübungen mit Funkentelegraphie stattgefunden. Erwähnt wird noch ein Angriff einer Zerstörerflottille, scheinbar der aktiven, auf Milford Haven, der am 20. Juni früh morgens erfolgte und abgeschlagen wurde. Am 21. und 22. Juni füllten die Verbände abermals Kohlen auf und nahmen dann ihre Anfangsstellungen für den zweiten Abschnitt ein. Die an demselben nicht beteiligten Schiffe und Fahrzeuge der Reservedivisionen wurden im Laufe der Woche demobilisiert.

IV. Die im Verlauf des zweiten Abschnitts durchgeführten Operationen.

Zweck.

Der Zweck der Manöver des zweiten Abschnitts war in dem bereits eingangs erwähnten Statement der Admiralität vom 2. Juni 1906, wie folgt, niedergelegt worden: „To test the arrangements for the defence of trade against a guerre de course in which the enemy endeavours to use his fleets for the purpose

Digitized by Google

of causing a commercial crisis in this country by the destruction rather than the capture of British merchant steamers with a view to employing his fleets at a later stage if this measure has the desired result of causing any disposal of the British forces." („The Times" vom 2. Juni 1906.)

Das Manöver sollte zeigen, daß ein Gegner imstande sei, wohl eine Anzahl Handelsschiffe wegzunehmen und für kurze Zeit auch die Schiffahrt und beschränkte Küstenstrecken Englands zu bedrohen, daß aber die englische Flotte ihn sehr bald von der See verdrängen wird. Dadurch sollte vor Augen geführt werden, daß nicht der geringste Grund für irgend eine Befürchtung oder sogar für eine Panik vorliege. Auch sollte der Beweis geführt werden, daß die militärischen Operationen eines Krieges im Verein mit dem Schutz des Handels in keiner Weise dadurch gelitten haben, daß seinerzeit etwa 150 ungeschützte Kreuzer aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden sind. Durch das Manöver war ferner zu prüfen, ob das von der Admiralität beabsichtigte System des Schutzes der Handelswege praktisch durchführbar sei.

Dann sollte auch die Probe gemacht werden, wie weit die Flotte auf die Mitwirkung von Handelsschiffen bezüglich der Nachrichten vom Feinde rechnen kann und wie weit sich der Signalverkehr zwischen den Schiffen der Kriegs- und der Handelsmarine auch während der Nacht gebessert hat. Hierbei sollte gleichzeitig das vor kurzem herausgegebene Signalbuch für den Verkehr zwischen Kriegs- und Handelsschiffen einer Prüfung unterzogen werden. Wegen dieser Angelegenheit hatte die Admiralität ein Rundschreiben an eine große Zahl von Reedern gerichtet, von denen mehrere die Beteiligung an den Übungen in Aussicht gestellt hatten.

Für die Übungen waren besondere Manöverregeln aufgestellt worden, die sich in der Hauptsache auf die Gefechtskraft der einzelnen Schiffe bezogen und bei Gefechten zur Anwendung kommen sollten. Daß die dabei getroffenen Entscheidungen manchmal von der Partei, auf deren Seite der jüngere Befehlshaber sich befand, als nicht ganz unparteiisch angesehen wurden, ist immerhin erklärlich.

Generalidee.

Nach englischer offizieller Angabe (Statement) beruhte die Idee des Manövers auf der Annahme, daß zwischen einer starken roten und einer schwächeren, aber immerhin bedeutenden blauen Seemacht Krieg ausgebrochen ist. Obgleich unter den vorliegenden Verhältnissen die Hauptaufgabe des roten Oberbefehlshabers darin bestehen würde, die blaue Flotte aufzusuchen und zu schlagen, so ist doch nicht anzunehmen, daß der blaue Parteiführer eine Schlacht mit der roten Flotte annehmen wird, es sei denn, daß es ihm gelingt, unter für ihn günstigen Umständen einen Teil von ihr zur Schlacht zu stellen. Unter den Mitteln, die imstande wären, eine Teilung der roten Partei herbeizuführen, würde das beste ein Angriff auf die Schiffahrt sein. Wendet die blaue Partei diese Maßnahme an, so wird sie nicht so sehr die wirklichen Verluste im Auge haben, die dem Feinde zugefügt werden können, sondern sie wird darauf rechnen, wenn die rote Nation von ihrem Handel sehr abhängig ist, eine Panik herbeizuführen, durch welche der rote Oberbefehlshaber gezwungen werden kann, seine Streitkräfte in einer Weise zu teilen, die weder mit der wirklichen Gefahr des Handels noch mit gesunder Strategie in Einklang steht. Eine Untersuchung sowohl der tatsächlichen Gefahren,

Digitized by Google

denen der Handel unter solchen Umständen ausgesetzt ist, als auch der Mittel, die Schiffahrt am wirksamsten zu schützen, ohne die Hauptaufgabe — die feindliche Flotte zur Schlacht zu zwingen — zu gefährden, ist offenbar von größter Bedeutung sowohl für den Leiter der Operationen als auch für die Handelskreise. Ein Unterschätzen der dem Handel drohenden Gefahren und eine daraus folgende zu große Konzentration der roten Streitkräfte kann dem Feinde die Möglichkeit bieten, der Handelsschiffahrt beträchtlichen Verlust zuzufügen, während anderseits ein Überschätzen dieser Gefahren ein Steigen der Versicherungsprämien und ein fast vollständiges Stillstehen des Handels zur Folge haben kann, was dem Lande größeren Schaden bereitet als etwaige, direkt vom Feind zugefügte Verluste. In jedem Falle würde wahrscheinlich die Bevölkerung des roten Landes zu einer unvernünftigen Leitung seiner Streitkräfte zum Zweck des direkten Handelsschutzes drängen. Hierdurch entsteht einerseits die Möglichkeit, daß diese einzeln geschlagen werden, anderseits vermindert sich die Chance, die feindliche Flotte zur Schlacht zu stellen.

Manövergebiet.

Das Manövergebiet ist aus Karte 1 ersichtlich, die auch die den beiden Parteien zugewiesenen Stützpunkte enthält. Scheinbar ist die westliche Grenze der 20. Grad Westlänge gewesen.

Beteiligte Streitkräfte.

Nach Angaben des „Daily Telegraph“ vom 20. Juni und des „Standard“ vom 7. Juli 1906 sollten nachstehende Verbände und Schiffe an dem Manöver teilnehmen:

Rote Partei.

Kanalflotte: 13 Linienschiffe („Exmouth“ F, „Russell“, „Albemarle“ F, „Triumph“, „Vengeance“, „Glory“, „Canopus“, „Goliath“, „Ocean“, „Illustrious“, „Prince George“, „Jupiter“, „Caesar“ F) und ihre attachierten Kreuzer („Dido“, „Topaze“).

Mittelmeerflotte: 7 Linienschiffe (Bulwark“ F, „Queen“, „Irresistible“, „Implacable“, „Formidable“, „London“, „Venerable“ F) und ihre attachierten Kreuzer („Diana“, „Minerva“, „Venus“).

I. Kreuzergeschwader: 6 Panzerkreuzer („Good Hoope“ F, „Devonshire“, „Argyll“, „Roxburgh“, „Antrim“, „Hampshire“).

III. Kreuzergeschwader: 4 Panzerkreuzer („Leviathan“ F, „Carnarvon“, „Lancaster“, „Suffolk“).

IV. Kreuzergeschwader: 6 Panzerkreuzer („Eurydalus“ F, „Hogue“, „Sutlej“, „Cressy“, „Bacchante“, „Aboukir“).

V. Kreuzergeschwader: 6 geschützte Kreuzer („Hawke“ F, „St. George“, „Theseus“, „Edgar“, „Endymion“, „Gladiator“).

VI. Kreuzergeschwader: 3 Panzerkreuzer, 4 geschützte Kreuzer („Terrible“ F, „Andromeda“, „Spartiate“, die Panzerkreuzer darstellten, „Highflyer“, „Grafton“, „Royal Arthur“, „Doris“).

Digitized by Google

Die geschützten Kreuzer „Aeolus", „Sirius", „Hermione", „Charybdis", „Thetis", die Scouts „Skirmisher", „Forward", „Foresight", „Adventure" und „Attentive".

Geschützter Kreuzer „Sapphire" mit den aktiven Torpedobootszerstörer-Flottillen (Scouts „Patrol", „Pathfinder", „Sentinel" und 36 Zerstörer) und geschützter Kreuzer „Barham" mit 5 Zerstörern der Mittelmeerflotte, die sich zu Beginn der Feindseligkeiten in Gibraltar befanden.

Ein Teil der Unterseeboote.

Blaue Partei.

Atlantische Flotte: 9 Linienschiffe („King Edward VII." P, „New Zealand", „Dominion", „Hindustan", „Commonwealth", „Victorious" P, „Majestic", „Magnificent", „Royal Oak").

II. Kreuzergeschwader: 6 Panzerkreuzer, 2 geschützte Kreuzer („Drake" P, „Duke of Edinburgh", „Black Prince", „Cumberland", „Cornwall", „Berwick", „Amethyst", „Diamond").

V.*) Kreuzergeschwader: 2 Panzerkreuzer, 5 geschützte Kreuzer („Niobe" P, die als Panzerkreuzer galt, „Essex", „Arrogant", „Furious", „Latona", „Vindictive", „Bedford", der einen Handelszerstörer darstellte).

Die geschützten Kreuzer „Scylla" und „Sappho".

5 Torpedokanonenboote („Dryad", „Circe", „Leda", „Skipjack", „Halcyon").

Zerstörer-Depotschiff „Hecla" mit 29 Zerstörern und Zerstörer-Depotschiff „Vulcan" mit 5 Zerstörern; letztere lagen in Lagos.

Ein Teil der Unterseeboote.

Die Stärke der beiden Flotten war demnach folgende:

Rot.	Blau.
20 Linienschiffe,	9 Linienschiffe,
19 Panzerkreuzer,	8 Panzerkreuzer,
30 geschützte Kreuzer,	9 geschützte Kreuzer,
41 Zerstörer,	5 Kanonenboote,
Unterseeboote.	34 Zerstörer,
	Unterseeboote.

Die Dislokation ist aus Karte 2 ersichtlich, die dem „Standard" vom 7. Juli entnommen ist.

Operationspläne. (Siehe Karte 2.)

Der von Admiral Wilson, Führer der roten Partei, erlassene Operationsbefehl stimmte mit den von der Admiralität in dem erwähnten Statement dargelegten Erwägungen überein, daß das sicherste Mittel, den Handel zu schützen, in dem sofortigen Aufsuchen und Schlagen der feindlichen Schlachtflotte läge. In der Annahme, daß sich der Gegner von Berehaven zunächst nach Westen wenden und darauf mit südlichem

*) Den Zeitungsnachrichten zufolge ist bei beiden Parteien ein als „V." bezeichnetes Kreuzergeschwader vorhanden gewesen.

Digitized by Google

Kurse die von Gibraltar nach England führende Handelsstraße ansteuern würde, ordnete der Befehlshaber der roten Flotte in der Absicht, möglichst bald über die Bewegungen der blauen Streitkräfte unterrichtet zu sein, an, daß die acht Scouts und das VI. Kreuzergeschwader, am 24. Juni mittags von Falmouth auslaufend, das in Karte 2 schraffierte Gebiet aufklären sollten. Die Scouts hatten am 25. Juni früh morgens die Südwestseite des Gebiets zu erreichen und dann nach Falmouth zur Kohlenergänzung zurückzugehen.

Die Kanalflotte, das I., IV. und V. Kreuzergeschwader hatten die bezeichneten Sammelplätze einzunehmen.

Die Zerstörer waren in Gruppen eingeteilt und sollten die Kanalinseln, Queenstown und Berehaven sofort nach Ausbruch der Feindseligkeiten rekognoszieren.

Die in Gibraltar liegende Mittelmeerflotte hatte Befehl, am 25. Juni den Hafen zu verlassen und auf der an Kap St. Vincent vorbei nach Norden führenden Handelsstraße bis auf die Höhe von Finisterre zu marschieren, dann Kehrt zu machen und nach Süden zu laufen.

Admiral Wilson scheint unmittelbar vor oder nach Beginn der Manöver den Befehl an die Mittelmeerflotte geändert zu haben. Der neue Plan ist aber, soweit sich aus den Pressenachrichten ersehen läßt, durch verspätetes Eintreffen in Gibraltar nicht mehr in die Hände des Chefs der Mittelmeerflotte gelangt, der bereits von seinem Stützpunkt in See gegangen war und nach dem ursprünglichen Operationsbefehl handelte.

Vizeadmiral May, Führer der blauen Partei, hatte folgendes angeordnet: Die gesamten in Berehaven liegenden blauen Streitkräfte sollten am 24. Juni mittags in See gehen. Die Atlantische Flotte und das V. Kreuzergeschwader hatten mit hoher Fahrt zuerst nach Westen zu laufen, um möglichst weit von den roten Kreuzern, die zur Aufklärung nach Westen aus dem Kanal vorstoßen würden, entfernt zu bleiben. Hierauf sollten sie mit südlichem Kurs ihre Stellung in den Aufklärungslinien ansteuern, die Ost—West laufend an der portugiesischen Küste mit 120 Seemeilen Abstand voneinander auszulegen waren. Der Schiffsabstand in den Linien hatte 30 Seemeilen zu betragen. Die nördliche Aufklärungslinie sollte das V. Kreuzergeschwader, die zweite die Atlantische Flotte bilden. Vor den Linienschiffen hatte, ebenfalls in einem Abstand von 120 Seemeilen, das II. Kreuzergeschwader, das sich von Berehaven aus mit höchster Fahrt direkt nach Süden wenden sollte, eine dritte Aufklärungslinie zu legen, die etwa auf dem Breitenparallel von Kap St. Vincent verlief. Am 27. Juni morgens sollten die Schiffe auf Position sein.

Es stand zu erwarten, daß bei dieser Formation kein Convoi- bzw. Handelsschiff der roten Partei unbemerkt die blaue Flotte passieren würde, besonders wenn noch während der Nacht die beiden Kreuzergeschwader an die Aufklärungslinie der Linienschiffe näher heranrückten. Ob der zweite Vorteil dieser Formation, der in den Pressemitteilungen angegeben wird, nämlich daß der Oberbefehlshaber schnell die einzelnen Verbände sammeln konnte, zutrifft, erscheint doch recht fraglich, zumal da die Flügelschiffe der Linie, die die Atlantische Flotte bildete, 240 Seemeilen voneinander abstanden.

Die blauen Zerstörer hatten Befehl, vor den Englischen Kanal zu gehen, dort die Schiffahrt zu stören und feindliche Kriegschiffe anzugreifen.

Digitized by Google

Verlauf des Manövers.

Die einzelnen Verbände der roten Partei gingen, dem Operationsplan gemäß, am 24. Juni mittags in See. Die Kanalflotte dampfte auf ihren Sammelplatz und traf daselbst am 25. Juni früh ein, wo Admiral Wilson bis gegen Abend auf Meldungen über die Bewegungen der feindlichen Flotte gewartet hat. Scheinbar erhielt er auch hier die Nachricht, daß sein neuer Befehl an die Mittelmeerflotte seinen Bestimmungsort nicht mehr erreicht hätte. Nur Scout „Pathfinder", eins von den Schiffen, die von Lizard aus auf strahlenförmigen Kursen nach Südwesten zu aufgeklärt hatten, sichtete ein blaues Linienschiff; die Meldung hierüber langte aber erst spät bei dem Oberbefehlshaber an. Die Kanalflotte verließ daraufhin mit südlichem Kurs ihren Sammelplatz. Vor ihr standen das IV., V. und VI. Kreuzergeschwader. Am 27. Juni mittags wurde der Breitenparallel von Kap Finisterre passiert und hierauf an der Küste entlang nach Süden gesteuert. Das I. Kreuzergeschwader war nach Falmouth zurückgeschickt worden, sollte dort seinen Kohlenvorrat ergänzen und dann mit hoher Fahrt der Kanalflotte folgen.

Nachdem die Mittelmeerflotte mit vorausgeschicktem III. Kreuzergeschwader am 25. Juni Gibraltar verlassen hatte, lief sie auf der nach England führenden Handelsstraße nordwärts. Am 27. Juni vormittags sichteten die Kreuzer das Linienschiff „Victorious", das sie wohl zunächst für ein Schiff der „King Edward VII."-Klasse gehalten haben mögen, da die „Victorious" gleich zu Beginn der Übungen einen falschen Schornstein aufgebracht hatte. Sie war zur Zeit das östlichste Schiff der von den Linienschiffen ausgelegten Aufklärungslinie. Nach dem Insichtkommen der feindlichen Kreuzer wandte sich das blaue Linienschiff sofort nach Norden, um den Gegner von dem blauen Gros abzulenken, von den Kreuzern und der Mittelmeerflotte verfolgt. Im Verlaufe der Verfolgung stießen zu der „Victorious" noch „Royal Oak", die ihre Position noch nicht erreicht hatte, sowie die Kreuzer „Essex" und „Vindictive".

Inzwischen war der von Norden herandampfenden Kanalflotte vermittels Funkentelegraphie gemeldet worden, daß eine feindliche Division dicht unter der Küste, von Süden kommend, durchzubrechen versuche. Um dem Gegner den Weg abzuschneiden, nahm die Kanalflotte am späten Nachmittage östlichen Kurs auf und lief so direkt auf die Küste zu. Es gelang ihr, noch vor Einbruch der Dunkelheit an den Feind heranzukommen und ihn zum Gefecht zu stellen, das mit der Vernichtung der „Victorious", „Royal Oak" und „Vindictive" endete. „Essex" hatte einen Geschützunfall erlitten und war schon vorher detachiert worden.

Während die Mittelmeerflotte, die nicht mehr in das Gefecht hatte eingreifen können, da sie noch zu weit abstand, ihre Fahrt nach Norden fortsetzte, nahm die Kanalflotte abends südlichen Kurs auf, da sie von Kreuzern des IV. Geschwaders Meldung erhalten hatte, daß das Gros der Atlantischen Flotte (5 Schiffe der „King Edward VII."-Klasse) gesichtet wäre.

Ehe aber auf das Zusammentreffen der beiden sich gegenüberstehenden Flotten eingegangen wird, ist es erforderlich, die Bewegungen der blauen Streitkräfte von Beginn der Manöver an zu erwähnen.

Admiral May hatte am 24. Juni gegen Mittag seinen Stützpunkt an der Südküste Irlands verlassen. Die einzelnen Verbände verfuhren darauf dem Operations-

Digitized by Google

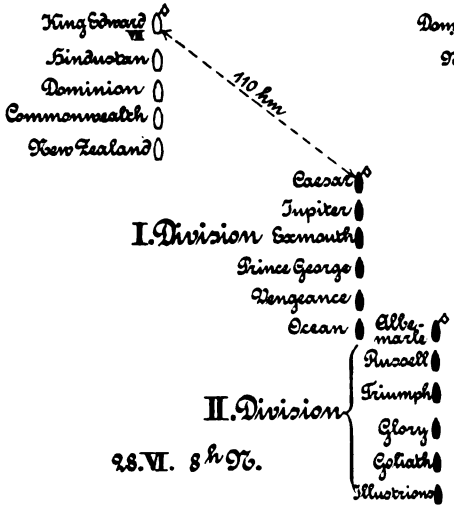
befehl entsprechend, der eine umfangreiche Aufklärung an der portugiesischen Küste vorsah. Als im Laufe des Vormittags am 27. Juni ein großer Teil der Linienschiffe die Positionen eingenommen hatte, wurde kurz darauf das Flaggschiff „King Edward VII." von Panzerkreuzern des IV. Geschwaders gesichtet, die sofort Fühlung mit ihm aufnahmen. Da nunmehr zu erwarten stand, daß die rote Flotte durch die Kreuzer bald herangeführt werden würde, gab der Oberbefehlshaber der blauen Partei durch Funkspruch seinen Linienschiffen Befehl, auf einem näher bezeichneten Stelldichein zu sammeln. „Victorious" und „Royal Oak" befanden sich zu der Zeit, wie oben erwähnt, bereits auf dem Rückzug nach Norden. „Magnificent" und „Majestic" standen scheinbar noch ziemlich weit von dem Sammelplatz ab; letzteres Linienschiff war ebenfalls von feindlichen Kreuzern gesichtet worden und hat wahrscheinlich den Versuch gemacht, nach Westen aus der Gefahrzone zu laufen und dann einen der heimischen Stützpunkte anzusteuern. So blieben Admiral May nur noch die fünf Schiffe der „King Edward VII."-Klasse zur Verfügung, die sich gegen Abend des 27. Juni vereinigten und mit östlichem Kurs auf die Küste zuhielten.*) Allem Anscheine nach hat der blaue Parteiführer das Bestreben gehabt, dem Rest seiner Linienschiffe zu Hilfe zu eilen. Während der Nacht sind mehrere Kursänderungen vorgenommen worden, in der Absicht, die roten Kreuzer abzuschütteln. Am folgenden Morgen (28. Juni) standen trotzdem mehrere feindliche Kreuzer außer Schußweite vor dem Geschwader und im Laufe des Vormittags kam die Kanalflotte in Sicht. Da sie numerisch weit überlegen war, so entschloß sich Admiral May zum Rückzug und lief zunächst nach westlicher Richtung, um Raum zu gewinnen. Nachmittags wurden nördlicher Kurs und höchste Fahrt (18 Seemeilen) aufgenommen. An Bord der „New Zealand" traten bei der hohen Geschwindigkeit bald Beschädigungen an einigen Kesseln auf, was sie am späten Nachmittag zwang, zurückzubleiben; später hat sie sich unter dem Schutz der Dunkelheit nach Westen gewandt und ist dann nach Berehaven gegangen. Die rote Linienschiffsflotte sowie ihre Panzerkreuzer folgten ebenfalls mit höchster Fahrt, konnten aber den blauen Linienschiffen, die den Kanal ansteuerten, den Weg nicht mehr verlegen. Auch von ihren Schiffen mußten nach mehreren Stunden der Verfolgung zwei wegen Maschinenhavarien mit der Geschwindigkeit heruntergehen. Ein Bild, wie sich die Verfolgung abgespielt hat, zeigen die nebenstehenden Skizzen (nach „Naval and Military Record" vom 12. Juli).

Die noch übrig gebliebenen vier Linienschiffe der Atlantischen Flotte passierten am 30. Juni früh morgens Ushant und steuerten durch den Kanal nach der Nordsee. Beim Passieren von Alderney machte Admiral May durch Funkspruch folgendes Signal: „Von dem Befehlshaber der blauen Flotte an Seine Majestät den König, den Premierminister, die Admiralität, die Mayors der Küstenstädte, die Stationschefs der Kriegshäfen! Der Feind hat zur Zeit die Seeherrschaft im Kanal und fordert somit eine Kriegskontribution. Sollte der Versuch gemacht werden, ein Schiff der blauen Flotte durch Zerstörer, Torpedoboote, Minen oder Unterseeboote zu vernichten, während sie sich im Kanal oder an der Küste aufhält, so werde ich unverteidigte Hafenplätze bombardieren. Für diesen Fall trifft Sie die Verantwortung. Ich werde heute Nach-

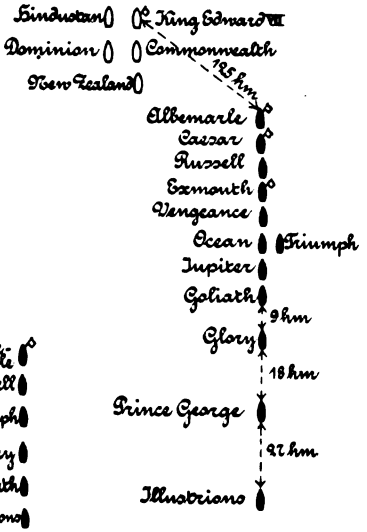
*) Vgl. Karte 3, die den »Western Morning News« vom 5. Juli und der »Morning Post« vom 6. Juli entnommen ist.

Digitized by Google

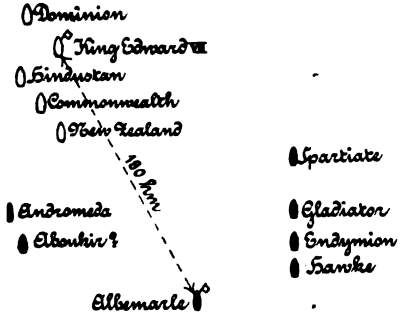
28.VI. 1h N.



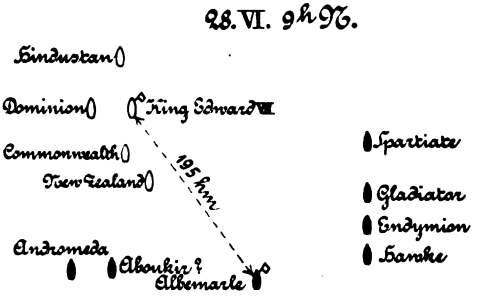
28.VI. 4h 30m N.

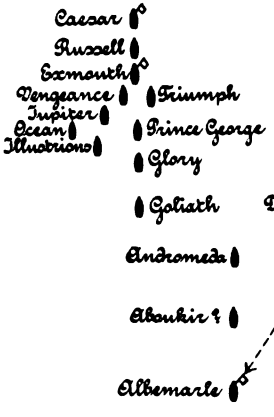


28.VI. 8h N.

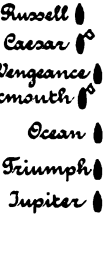


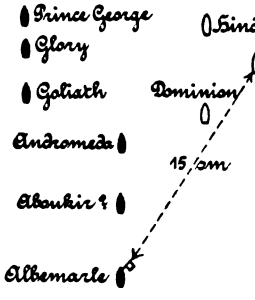
28.VI. 9h N.





29.VI. 8h V.





Digitized by Google

mittag mit vier Linienschiffen vor einer der offenen Küstenstädte stehen. Wenn nicht dort die weiße Flagge als Zeichen dafür weht, daß meine Bedingungen angenommen sind, so wird die Stadt unverzüglich beschossen werden. Über die Entschädigung kann später verhandelt werden."

Am 1. Juli nachmittags trafen die blauen Linienschiffe vor Scarborough an der Ostküste Englands ein, wo dem Bürgermeister ein dem Inhalt des vorstehenden Telegramms ähnliches Schreiben des Admirals May ausgehändigt wurde. Nach kurzem Aufenthalt ging die blaue Division wieder in See, wandte sich zunächst nach Norden, machte später Kehrt und lief nach dem Kanal zurück, wo sie am 2. Juli nachmittags anlangte, ohne noch irgend eine Kriegshandlung unternommen zu haben.

Es erübrigt noch, die weiteren Bewegungen der roten Verbände kurz zu streifen.

Während der Verfolgung am 29. Juni vormittags wurde ein Teil der Kanalflotte detachiert, um wieder nach Süden zum Schutze der Handelsstraßen zurückzugehen. Nur vier rote Linienschiffe („Exmouth", „Albemarle", „Triumph" und „Vengeance") setzten die Verfolgung fort, verloren aber noch im Laufe desselben Tages den Feind aus Sicht. Die Fühlung mit der blauen Division wurde jedoch durch einige Panzerkreuzer bis nach dem Kanal hin aufrecht erhalten. Nach dem Passieren von Ushant stellte Admiral Wilson die Verfolgung ein und lief nach Portland, wo die Schiffe sofort ihren Kohlenvorrat ergänzten. Noch in der Nacht vom 30. Juni zum 1. Juli gingen die roten Schiffe mit südlichem Kurse in See, bildeten auf der Höhe von Ushant eine Aufklärungslinie und marschierten bis zum 2. Juli mittags (Ende der Manöver) auf der Handelsstraße nach Süden, wo sie etwa den 46. Breitenparallel erreicht hatten.

Die Mittelmeerflotte war bis zum 28. Juni abends mit nördlichem Kurs an der portugiesischen Küste entlang gesteuert und stand zu diesem Zeitpunkt bei Kap Finisterre. Hierauf machte sie Kehrt und dampfte in einer etwa 70 bis 80 Seemeilen langen Aufklärungslinie wieder nach Süden. Am Nachmittage des folgenden Tages sichtete das Linienschiff „Formidable" mehrere Kreuzer des II. Geschwaders, das nach der Kohlenübernahme in Lagos von dem I. Kreuzergeschwader (rot) verfolgt wurde und nach Norden zu entkommen suchte. Hierbei kam der Panzerkreuzer „Drake", Flaggschiff des Prinzen Louis von Battenberg, in Schußweite der „Formidable" und wurde außer Gefecht gesetzt. Auch die rote Partei verlor einige Kreuzer. Die Mittelmeerflotte setzte nach diesem Gefecht ihre Fahrt mit südlichem Kurse fort, lief während der Nacht von der Küste in die offene See, um den in Lagos stationierten blauen Zerstörern den Angriff möglichst zu erschweren, und hielt sich während der nächsten Tage bis zum Schluß der Manöver in der Nähe von St. Vincent auf.

Erwähnenswert sind noch einige Unternehmungen der roten Zerstörer gegen die blauen Stützpunkte. So machten am 1. Juli abends mehrere Zerstörer den Versuch, in die Bantry-Bucht einzudringen und die dort zu Anker liegenden blauen Streitkräfte anzugreifen. Ihre Unternehmung schlug indessen fehl. Ein Angriff auf Guernsey in der Nacht vom 1. zum 2. Juli hatte ebenfalls keinen Erfolg.

Über den eigentlichen Handelskrieg kann man zur Zeit noch kein klares Bild gewinnen. Scheinbar sind die Handelsdampfer ohne Bedeckung auf den sechs Handelsstraßen, die für die Manöver festgelegt waren — drei von, drei nach England — in

Digitized by Google

Gruppen entlang geschickt worden. Gleichzeitig haben sowohl die roten Linienschiffe wie Kreuzer auf den Wegen patrouilliert und die sich dort zeigenden blauen Streitkräfte verjagt.

Mehrere Pressenachrichten bringen die Angabe, daß während der acht Tage, die die Manöver gedauert haben, kaum 2 Prozent des auf dem in Betracht kommenden Gebiet sich abwickelnden englischen Handels vernichtet worden sind. Da die Lösung dieser Frage von der größten Wichtigkeit für die Bevölkerung Englands ist, so steht zu erwarten, daß der bereits angekündigte offizielle Bericht der Admiralität über den zweiten Abschnitt eine eingehende Besprechung dieses Punktes bringen wird und vielleicht auch ermöglicht, über die Bewegungen und Maßnahmen der einzelnen Verbände während des Manövers ein klareres Bild zu gewinnen, als es die vorstehende Zusammenstellung bisher verfügbar gewordener Zeitungsberichte geben konnte.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Nordlandreise Seiner Majestät des Kaisers. Der Dampfer „Hamburg" hat, begleitet von S. M. S. „Leipzig" und dem Depeschenboot „Sleipner", am 3. Juli von Kiel aus die Fahrt nach Norwegen angetreten. Auf dem Wege zum Nordkap fand in Trondhjem eine Begegnung Seiner Majestät mit dem König und der Königin von Norwegen statt. Gelegentlich derselben wurde König Haakon à la suite der deutschen Marine gestellt. Es wurden auf der Reise ferner Bergen, Tromsö, Hammerfest und Digermulen angelaufen. In Molde traf die Kaiser-Flottille mit dem I. Geschwader, den Kreuzern der I. Aufklärungsgruppe und dem Flaggschiff der aktiven Schlachtflotte zusammen.

— Admiral Frhr. v. Senden-Bibran. Der bisherige langjährige Chef des Marine-Kabinetts, Admiral Frhr. v. Senden-Bibran, wurde unter Belassung in dem Verhältnis als Generaladjutant Seiner Majestät des Kaisers und unter Verleihung des hohen Ordens vom Schwarzen Adler in Genehmigung seines Abschiedsgesuches zur Disposition gestellt. In Anerkennung der Seiner Majestät geleisteten langjährigen Dienste wird Admiral Frhr. v. Senden-Bibran à la suite des Seeoffizierkorps in den Listen der Marine weitergeführt.

— Zum zehnten Jahrestage des Unterganges S. M. S. „Iltis". Am 23. Juli sind zehn Jahre seit dem Untergang des früheren Kanonenbootes „Iltis" verflossen, und neu ist daher an diesem Tage die Erinnerung an seine heldenmütige Besatzung aufgefrischt. Die angesichts des sicheren Todes vom Kommandanten ausgebrachten drei Hurras für Seine Majestät den Kaiser und die Absingung des sich seither mehr und mehr zum nationalen Volkslied ausbildenden deutschen Flaggenliedes nach Auseinanderbersten des Schiffes haben die Offiziere und Mannschaften des „Iltis" zu geschichtlichen Vorbildern deutscher Treue und Tapferkeit gemacht.

— Aktive Schlachtflotte. Nach Beendigung der Kieler Woche wurden die Gefechtsbesichtigungen der Linienschiffe und Kreuzer fortgesetzt und weitere Torpedo- und Artillerieschießübungen durchgeführt. Am 16. Juli trat die gesamte aktive Schlachtflotte zusammen mit der Schultorpedobootsflottille von Kiel aus eine einmonatige Übungsreise nach der Nordsee und dem nördlichen Atlantik an. Das I. Geschwader und die Mehrzahl der Kreuzer fuhren durch den Kaiser Wilhelm-Kanal, das II. Geschwader, in dessen Verband sich auch die neu in Dienst gestellte „Lothringen" an Stelle der „Wörth" befindet, sowie „Friedrich Karl" und „Berlin" durch den Großen Belt. Im Laufe der Reise wurden von den einzelnen Verbänden der Flotte die norwegischen Häfen Molde, Alesund, Bergen, Drontheim und Christiansund angelaufen. Am 1. August soll der Rückmarsch nach der deutschen Bucht angetreten und der Rest der Übungen in der Nähe von Helgoland abgehalten werden. Ein Teil der Flotte wird dabei für kurze Zeit Wilhelmshaven anlaufen. Nach Kiel kehrt die Flotte am 16. August zurück.

— Schiffe in der Heimat. S. M. S. „Wörth" hat am 4. Juli in Wilhelmshaven die Besatzung reduziert.

S. M. S. „Aegir" hat am 3. Juli von Kiel aus eine mehrwöchige Übungsfahrt nach den dänischen und norwegischen Gewässern angetreten und dabei Kopenhagen, Christiania, Bergen, den Nordfjord, Balestrand und Gudvangen besucht.

Der Fischereikreuzer „Zieten" lief auf seinen Kontrollfahrten im nördlichen Teil der Nordsee Bergen und Lerwick (Shetland-Inseln) an.

Digitized by Google

— Probefahrten. S. M. S. „Roon" machte am 3. Juli bei Neukrug Meilenfahrten und erreichte bei der 6stündigen forcierten Fahrt eine Geschwindigkeit von 21,17 Seemeilen bei 118 Umdrehungen, 20 625 indizierten Pferdestärken und 32,5 mm mittlerem Luftdruck. „Roon" hat jetzt, ebenso wie „York", Schrauben mit 6,8 m Steigung, nachdem zu Beginn der Probefahrten Schrauben von 6,5 m Steigung benutzt und damit 20,37 Seemeilen, gleichfalls auf tiefem Wasser, als Höchstgeschwindigkeit erreicht waren. Das Schiff ist am 9. Juli aus dem Probefahrtsverhältnis entlassen.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Der Offizier- und Mannschaftswechsel ist auf sämtlichen Schiffen des Kreuzergeschwaders durchgeführt; der Dampfer „Borussia" hat mit dem heimkehrenden Ablösungstransport am 27. Juni von Tsingtau aus die Rückreise über Singapore, Colombo und Suez nach Hamburg angetreten, wo er fahrplanmäßig am 11. August eintreffen soll.

Das Flaggschiff „Fürst Bismarck" ist nach 6wöchigem Aufenthalt in Tsingtau am 17. Juli in See gegangen und hat Dalny, Peitaiho und Shanheikwan besucht.

„Hansa" hat am 4. Juli von Tsingtau aus die Heimreise zur Außerdienststellung angetreten und hat zunächst Schanghai und Tamsui (Formosa) angelaufen. Das Schiff wird voraussichtlich in Colombo mit der als Ersatz für S. M. S. „Thetis" nach Ostasien unterwegs befindlichen „Niobe" zusammentreffen. An Stelle von „Hansa" soll S. M. S. „Leipzig" nach Rückkehr von der Nordlandreise und nach erfolgtem Kommandantenwechsel zum Eintritt in den Verband des Kreuzergeschwaders die Ausreise antreten.

„Niobe" hat am 9. Juli Wilhelmshaven zur Ausreise verlassen und ist über Gibraltar am 27. Juli in Port Said eingetroffen.

„Iltis" hat verschiedene südchinesische Häfen, „Luchs" den Yangtsekiang und „Tiger", der seit Mitte Juli Stationär in Tsingtau ist, den Petschili-Golf besucht.

„Jaguar" ist nach fast 2monatiger Liegezeit in Tsingtau am 18. Juli in Schanghai eingetroffen.

Amerikanische Station. „Bremen" hat seine Reise an der Ostküste Südamerikas fortgesetzt und ist nach einem Besuch Bahias am 18. Juli in Rio de Janeiro eingetroffen. Am 6. August soll der Kreuzer nach Montevideo in See gehen.

„Panther" dampfte von Jamaica nach Habana, wo er einen 3wöchigen Aufenthalt nahm. Am 23. Juli wurde die Reise nach Port Hamilton auf den Bermudas-Inseln angetreten. Das Schiff wird hier voraussichtlich bis zum 7. August liegen bleiben.

„Falke" hat am 25. Juni Callao verlassen und nach einem Besuch Piscos (Peru) eine große Zahl nordchilenischer Häfen, darunter Arica, Pisagua und Iquique, angelaufen.

Afrikanische Stationen. „Seeadler" und „Bussard" liegen seit Ende Juni bzw. seit Anfang Juli in Daressalam, wo sie am 17. Juli die mit dem Dampfer „Kanzler" eingetroffenen neuen Mannschaften an Bord nahmen. Die abgelösten Mannschaften traten mit dem Dampfer „Markgraf" die Heimreise an und sind am 23. August in Hamburg zu erwarten.

„Sperber" hat auf seiner Rückreise von Kapstadt nach Kamerun eine weitere Anzahl westafrikanischer Küstenplätze und Inseln angelaufen.

Australische Station. „Condor" ist am 6. Juli von Suva (Fidschi-Inseln) nach Herbertshöhe (Neu-Pommern) in See gegangen.

„Planet" hat nach Anlaufen von Rodriguez (östlichste Insel der Maskarenen-Gruppe) am 11. Juli von Colombo aus die Weiterreise nach Padang (Sumatra) und Batavia fortgesetzt.

— Schulschiffe. Die Schulschiffe „Charlotte", „Stein" und „Stosch" haben Mitte Juli ihre Auslandsreise angetreten und laufen zunächst schwedische, norwegische und dänische Häfen an. „Stein" besucht hierbei Kopenhagen und Christiania, „Stosch" Stockholm und „Charlotte" Bergen.

Digitized by Google

— Stapelläufe. Am 23. Juli lief auf der Germania-Werft in Kiel das Torpedoboot „G 134" vom Stapel (vgl. hierzu die Angaben des Juniheftes). Der Minendampfer „A" wird am 18. August auf der Werft der Aktiengesellschaft Weser in Bremen-Gröpelingen von Stapel gelassen werden und von da ab den Namen „Nautilus" führen. Er wird der Nordseestation zugeteilt, unter Zugehörigkeit zur Werft Wilhelmshaven. Seine Fertigstellung ist zum November d. Js. zu erwarten.

— Verschiedenes. Indienstthaltungskosten. Das Marineverordnungsblatt vom 15. Juli bringt eine Zusammenstellung der Indienstthaltungskosten S. M. Schiffe im Rechnungsjahre 1905.

Kiautschou. Dem stellvertretenden Gouverneur Kiautschous ist von den chinesischen Kaufleuten Tsingtaus eine Adresse zugegangen, in welcher „die außerordentlich lebhafte und lebendige Freude über die neuen Zollbestimmungen, welche allen Kaufleuten zum Segen gereichten", ausgesprochen und der Hoffnung auf ein weiteres Gedeihen Tsingtaus warmer Ausdruck gegeben wird.

Der Deutsch-Asiatischen Bank ist auf die Dauer von 15 Jahren die Befugnis verliehen, Banknoten durch ihre im deutschen Schutzgebiet Kiautschou und in China befindlichen Niederlassungen auszugeben.

Seeschiffsverkehr Hamburgs. Nach dem am 1. Juli veröffentlichten Ausweise des Hamburgischen Handelsstatistischen Bureaus hat sich der hamburgische Seeschiffsverkehr im verflossenen ersten Halbjahre 1906 auf 15 507 Schiffe mit 11 083 000 Netto-Registertonnen belaufen. Der Verkehr ist gegenüber demjenigen im gleichen Zeitraume des Vorjahres um 1165 Schiffe mit 887 000 Netto-Registertonnen oder um $8^1/_2$ Prozent gestiegen.

Deutscher Schulschiffsverein. Am 2. Juli fand in Travemünde unter dem Vorsitz des Großherzogs von Oldenburg die diesjährige Generalversammlung des Deutschen Schulschiffsvereins statt. Im verflossenen Berichtsjahre wurden beim Frühjahrstermin 93 und im Herbst 40 Zöglinge eingestellt; während der Sommerreise befanden sich 31 Kadetten und 132 Schiffsjungen und während der Winterreise 33 Kadetten und 129 Schiffsjungen an Bord. In den bisherigen fünf Berichtsjahren sind insgesamt 523 Zöglinge des Schulschiffsvereins als Kadetten, Voll- und Leichtmatrosen der deutschen Handelsflotte zugeführt worden. Das Vermögen des Vereins, dem 17 Fürstlichkeiten, 12 Behörden und Städte sowie 64 Reedereien und 367 Mitglieder angehören, stieg auf etwas über 352 000 Mark.

⚜

England. Den Hauptgegenstand aller Erörterungen in Fach- und Tagespresse des letzten Monats über maritime Angelegenheiten bildeten die Manöver und die beabsichtigte Beschränkung des Bauprogramms um 1 Linienschiff. Das Resultat der Manöver hat viele mit den Verhältnissen einer Seekriegführung nicht vertraute überrascht, und der Erfolg des Admirals May, des Führers der angreifenden blauen, schwächeren Flotte, im zweiten Abschnitt des Handelskrieges, in dem er die Hauptmasse der roten Partei im Atlantik weglockte und dann in den Kanal zurückkehrte und da die englische Küste sowie den englischen Handel schädigte, wird den Verteidigern einer großen Kreuzerflotte zum Handelsschutze neben der Linienschiffs- und Panzerkreuzerflotte ein neuer Ansporn sein. Seefähigkeit und gute Dauergeschwindigkeit der Schiffe allein ermöglichten Admiral May, die ihm gewordene Aufgabe der Handelsschädigung zu lösen, bevor er von seinem überlegenen Gegner, Admiral Wilson, völlig vernichtet werden konnte. Die Schiffe der Kanalflotte, des Kerns der roten Flotte, waren den Anstrengungen des langen, schnellen Marsches dagegen weniger gewachsen. Die „Glory"-Klasse versagte von vornherein. Diese Schiffe sollen enormen Kohlenverbrauch aufzuweisen haben. Doch der Erfolg

Digitized by Google

Admiral Mays konnte nur ein vorübergehender sein, weil er an Zahl dem Gegner zu sehr unterlegen war. Die Forderung seefähiger großer Schiffe taucht daher allgemein in der Fachpresse auf. Die Absicht der Regierung, statt vier nur drei gepanzerte Schiffe in diesem Jahre auf Stapel zu legen, ist vielfach verurteilt worden, schon bevor sie offiziell bekannt gegeben war. Die Nachricht von einer Krise zwischen der Regierung und dem Ersten Seelord der Admiralität sowie von dem bevorstehenden Rücktritt Sir John Fishers hat sich jedoch als übertrieben herausgestellt. Als Mr. Robertson am 27. Juli im Parlament mitteilte, daß für 1906/07 statt vier Linienschiffe nur drei, statt fünf Hochseetorpedobootszerstörer nur zwei und statt zwölf Unterseeboote nur acht gefordert würden, konnte der Premierminister hierzu die Versicherung abgeben, daß diese Forderung auch von den Seeoffizieren der Admiralität für ausreichend gehalten werde.

Neben den praktischen Erprobungen, wieweit der Handel im Kriege geschützt werden kann, gehen seit den letzten Jahren statistische Erhebungen einher, welchen Einfluß die teilweise Unterbindung des Handels auf die Nahrungsmittel- und Rohstoffzufuhr und die Ausfuhr von Fabrikaten haben kann. Die vor 2 Jahren eingesetzte Royal Commission on Food Supply hatte u. a. angeregt, die englische Schiffahrt für die Verluste im Kriege entweder gegen oder ohne Prämienzahlung im Frieden staatlich zu entschädigen. Jetzt ist eine neue Kommission mit Mr. Austen Chamberlain als Vorsitzendem, Sir George Murray und Captain Ottley als Mitgliedern eingesetzt worden, um zu untersuchen:

1. ob es wünschenswert ist, daß der Staat für den Schaden eintrete;
2. ob diese Entschädigung umsonst oder gegen Prämienzahlung geleistet werden soll;
3. unter welchen Bedingungen eine Schadenersatzleistung stattfinden soll.

Dieses gute Ineinanderarbeiten theoretischer Untersuchungen und praktischer Erprobungen ist ein Verdienst des vom früheren Premierminister, Mr. Balfour, reorganisierten Defence Committee.

— Personal. Bei der Julibeförderung wurden ernannt: 16 Commanders zu Captains, 24 Lieutenants zu Commanders, 31 Sublieutenants zu Lieutenants. Die Beförderungen wichen in keiner Weise von der Gepflogenheit der letzten Jahre ab, die tüchtigen Offiziere möglichst schnell in leitende Stellungen zu bringen. Ein Beweis hierfür ist auch die Designierung des Captains Bacon, Assistenten des I. Seelords, zum Kommandanten der „Dreadnought", obgleich dieser erst 2 Jahre Captain ist und das vierzigste Jahr noch nicht erreicht hat.

Das Lebensalter der Captains bei der Beförderung zum Admiral beträgt jetzt im Durchschnitt 50 bis 52 Jahre, wird aber trotzdem noch für zu hoch erachtet. Der Vorschlag einer wahlweisen Beförderung auch der Captains wird deshalb immer wieder in der Fachpresse gemacht.

Nach dem „Naval and Military Record" soll die Zahl der Strafen wegen Insubordinationsvergehen sich im letzten Jahre wesentlich vermehrt haben. Es ist dieses wahrscheinlich eine Folge des intensiveren Ausbildungsdienstes an Bord.

Die jetzige Ausbildung der Schiffsjungen wird verschiedentlich angegriffen. Es wird behauptet, die Ausbildungszeit in Shotley sei zu kurz, die Schulkreuzer dürften nicht im Verbande kreuzen, um nicht einen ungesunden Wettbewerb aufkommen zu lassen; es müsse mehr Wert auf eine technisch-mechanische Ausbildung gelegt, mehr Erholung und mehr Abwechslung in der Verpflegung geschaffen werden.

— Geschwadertätigkeit. Die Kanal-, Atlantik- und Mittelmeerflotte nebst den zugehörigen Kreuzergeschwadern und dem IV. Kreuzergeschwader sowie den drei Reservedivisionen mit den Torpedobootszerstörern und Torpedobootsverbänden und die Unterseeboote waren zum großen Teil bis 3. Juli an den Manövern beteiligt. Nach Beendigung derselben gingen die Kanalflotte und das I. Kreuzergeschwader nach Portland; die Schiffe der Atlantikflotte und das II. Kreuzergeschwader verteilten sich auf die heimi-

Digitized by Google

schen Kriegshäfen und gaben den Besatzungen Urlaub; das IV. Kreuzergeschwader rüstete sich zur Fahrt nach Westindien; die Mittelmeerflotte und das III. Kreuzergeschwader bleiben zunächst in Gibraltar; die Reserveformationen wurden demobilisiert.

Das Linienschiff „Montagu" wurde bis jetzt noch nicht abgebracht. Der für Anfang Juli vorgesehene erste Versuch wurde verschoben, weil die sogenannten Camels (wasserdichte Kasten) nicht in hinreichender Zahl fertiggestellt werden konnten. Der in das Vorschiff hineinragende Felsen wird weggesprengt. Das Zwischendeck wird so gedichtet, daß Luft in die unteren Räume gepumpt werden kann. Man glaubt, daß diese einen Luftdruck von $4^3/_4$ Atmosphären pro Quadratzoll aushalten. Am 23. Juli wurde dann der Versuch gemacht, mit Hochwasser das Schiff abzubringen, doch mußte infolge ungünstiger Witterung — es herrschte dichter Nebel und schwere Dünung — abermals eine Verschiebung auf später eintreten. Anscheinend sind auch noch weitere Sprengarbeiten erforderlich zur Beseitigung der Felsen, welche durch den Schiffsboden zum Teil in beträchtlicher Ausdehnung — bis 12 Fuß — in das Schiff hineinragen. Der nächste Versuch zur Rettung des Schiffes soll am 5. August stattfinden.

Auf dem Panzerkreuzer „Essex" explodierte während des Manövers beim Schießen mit Manöverkartuschen eine solche durch rückschlagende Flammen nach dem Öffnen des Verschlusses. Der Kartuschholer verbrannte, ein Offizier und zwei Leute wurden schwer verletzt.

Auf der Mittelmeerflotte hatten bei Schleppmanövern die beste Leistung: „Bulwark", „London" mit 17 Min. 50 Sek. (in Schlepp) und 7 Min. 30 Sek. (Loswerfen). Die höchsten Zeiten waren 26 Min. 55 Sek. und 22 Min. 10 Sek.

Von den Schiffen des II. Kreuzergeschwaders erreichte „Black Prince" eine Geschwindigkeit von 22,3 Seemeilen, „Duke of Edinburgh" von 22,5 Seemeilen, „Cornwall" von 23,3 Seemeilen, „Cumberland" von 23,4 Seemeilen, „Drake" von 24,8 Seemeilen beim Fortlaufen vor den roten Streitkräften.

Von Schiffen auf den auswärtigen Stationen ist besonderes nicht zu erwähnen. Die Reise der Kanalflotte in die Ostsee wurde ganz aufgegeben, nachdem ein Besuch von Kronstadt wegen der innerpolitischen Verhältnisse in Rußland nicht stattfinden konnte.

— Bauprogramm 1905/06. Zur Vorbereitung für die Beratung des Kapitels Schiffbau veröffentlichte die Admiralität am 23. Juli eine Parlamentsdrucksache, welche einige nähere Angaben über die Schiffe des Bauprogramms des vorigen Jahres bringt, wie sie der Parlamentssekretär, Mr. Robertson, schon seit einiger Zeit in Aussicht gestellt hatte.

Über die „Dreadnought" werden keine wesentlichen Angaben veröffentlicht, welche nicht schon vorher bekannt gewesen wären. Das Schiff erhält folgende Konstruktionsdaten: Länge 149,35 m, Breite 25 m, Tiefgang 8,1 m, Deplacement 18187 Tonnen. Armierung zehn 30,5 cm-Geschütze, davon sechs in Doppeltürmen in der Mittschiffslinie und vier ebenfalls in Doppeltürmen an den beiden Seiten, ferner als Antitorpedobootsartillerie siebenundzwanzig 12 Pfünder (7,6 cm-SK.), fünf Unterwasserbreitseitrohre. Panzerstärken: Gürtel 279 mm, nach vorn auf 152 mm, nach hinten auf 102 mm verjüngt, Zitadelle 279 bis 203 mm, Geschützturme und vorderer Kommandoturm 279 mm, achterer Kommandoturm 203 mm; Panzerdeck 44 bis 70 mm. Kohlenfassung normal 900, maximal 2700 Tonnen. Aktionsradius 5800 Seemeilen mit ökonomischer, 3500 Seemeilen bei 18,5 Seemeilen Fahrt, ohne Berücksichtigung der Ölfeuerung. Geschwindigkeit 21 Seemeilen. Das Schiff erhält Turbinenmaschinen und vier Schraubenwellen, für Manövrierzwecke vier Rückwärtsturbinen, an jeder Welle eine, und zwar je eine Hoch- und eine Niederdruckturbine an jeder Seite des Schiffes. Alle wasserdichten Schotten sind ohne Türen, für den Verkehr sind Aufzüge vorgesehen. Die Wohnräume für Admiral, Kommandant und Offiziere werden nicht, wie bisher allgemein üblich war, im Achterschiff, sondern im Batterie- und auf Oberdeck in der Nähe der Kommandobrücke eingerichtet.

Digitized by Google

Über Armierung und Panzerung der Panzerkreuzer der „Invincible"-Klasse werden keine näheren Angaben gemacht, die allgemeinen Baudaten ergeben sich aus der untenstehenden Tabelle.

Von besonderem Interesse sind die Angaben über den neuen Versuchs-Hochsee-torpedobootszerstörer, über welchen bisher Nachrichten nur spärlich in die Öffentlichkeit gedrungen waren. Das Fahrzeug, welches den Namen „Swift" erhalten soll, wird ein Deplacement von 1800 engl. Tonnen haben, mit vier 10,2 cm-SK. armiert sein und soll mit Maschinen von 30 000 Pferdestärken eine Geschwindigkeit von 36 Seemeilen erreichen.

Die Unterseeboote der „C"-Klasse werden sich in ihren Abmessungen von den Booten der „B"-Klasse nicht unterscheiden. Ihre Geschwindigkeit über Wasser wird mit 13 Seemeilen angegeben.

In nachstehendem wird eine Zusammenstellung der Hauptdaten der verschiedenen Typen und ihrer Baukosten gegeben:

	„Dreadnought"	„Invincible"	„Cossack"	„Swift"
Länge	149,35 m	161,5 m	82,3 m	105,15 m
Breite	25 m	23,9 m	7,9 m	10,4 m
Tiefgang	8,1 m	7,9 m	2,25 m	3,2 m
Deplacement	18 187 Tonnen	17 527 Tonnen	808 Tonnen	1829 Tonnen
Kohlenfassungsvermögen . .	900 Tonnen	1000 Tonnen	76 Tonnen	180 Tonnen
Kosten in Mark	36 668 939	35 427 558	2 924 136	5 722 383

— Ausrangierte Schiffe. In Portsmouth wurden 22 alte Schiffe (kleine Kreuzer, Kanonenboote, Torpedoboote und Hulks) für insgesamt etwas über 83 000 £ verkauft.

— Schiffbau. Durch die neue Anordnung der Admiralität, daß die Engine-Room Artificers einen geübten Stamm von Reparaturarbeitern an Bord bilden sollen, werden die Werften in Zukunft sehr entlastet werden. Es wird schon jetzt mit Nachdruck darauf hingewirkt, daß möglichst viel Arbeiten mit Bordmitteln und von Bordpersonal ausgeführt werden, um die Indienstthaltungskosten der Schiffe zu verringern.

Die Abschaffung der Mastsemaphore ist angeordnet. Sie werden nach Einführung der Funkentelegraphie für überflüssig erachtet.

Der Stapellauf des Panzerkreuzers „Shannon" soll Ende September erfolgen.

Der Panzerkreuzer „Cochrane" begann Ende Juni die Probefahrten und erzielte folgende Resultate:

	Ind. Pferdestärken:	Kohlenverbrauch:	Geschwindigkeit:
Mit 1/3 der Maschinenkraft . .	4 911	2,00 lb.	14,3 sm
Mit 2/3 der Maschinenkraft . .	16 080	2,04 lb.	21,37 sm
Volle Maschinenkraft	23 649	1,99 lb.	23,292 sm.

Das Destillierschiff „Aquarius" soll gleichzeitig als Werkstattsschiff eingerichtet werden.

— Minen. Der zum Streuminenschiff eingerichtete Kreuzer „Iphigenia" soll 100 Minen nehmen können.

— Werften. Am 2. Juli wurde für 1 Jahr probeweise auf allen Werften eine gleichmäßige Arbeitszeit für Sommer und Winter von 48 Arbeitsstunden pro Woche eingeführt: Montags bis Donnerstags von 7 Uhr bis 12 Uhr mittags und von 12 Uhr 45 Min. bis 4 Uhr 45 Minuten nachmittags, Freitags von 7 Uhr vormittags bis 12 Uhr

Digitized by Google

mittags und von 12 Uhr 45 Minuten nachmittags bis 4 Uhr 45 Minuten nachmittags, Sonnabends von 7 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags.

Viele Stimmen erheben sich für, manche aber auch gegen diese Neuerung.

Der Werft Portsmouth sprach die Admiralität eine Anerkennung für ökonomische Wirtschaft und Arbeit aus.

— Fachliteratur. Ein neuer Beitrag zur Trafalgar-Literatur von Fraser, The Enemy at Trafalgar, führte zu einer erneuten Kontroverse zwischen Admiral Bridge und dem Historiker Newbolt über die beiden Skizzen Magendies, des Flaggkapitäns Villeneuves, über die Schlacht; Frasers Ausführungen sind für die genauen Kenner der Trafalgar-Literatur interessant, ohne wirklich klärend zu wirken.

Die Kings Regulations sind in einer neuen umgearbeiteten Auflage erschienen.

Frankreich. Der Marineetat für 1907 ist im Entwurf vorgelegt und schließt mit einem Betrage von 254 755 504,8 Mark ab, so daß also in den Ausgaben für die Marine gegenüber dem Etat des laufenden Jahres eine Ermäßigung um 5,6 Millionen Mark eintritt. Infolge der Verschiebung des Baubeginns der sechs neuen Linienschiffe um fast 1 Jahr ist es möglich geworden, die Forderungen für Neubauten im nächstjährigen Etat um etwa 12 Millionen Mark gegen den diesjährigen Etat herabzusetzen, eine bei der Gesamtfinanzlage nicht unerhebliche Ersparnis, umsomehr als für Indiensthaltungen durch Eintritt von zwei neuen Linienschiffen und einem Panzerkreuzer, die Probefahrten der anderen vier Linienschiffe sowie durch die Schiffsartillerieschule 1,4 Mill. Mark, für Schießbedarf und Torpedos 3,2 Millionen Mark im Jahre 1907 mehr gefordert werden. Minister Thomson erklärte vor der Marinekommission der Kammer, daß trotz der Minderforderung gegen den laufenden Haushalt kein unabweisbares Bedürfnis unberücksichtigt geblieben sei. In bezug auf die sechs für dieses Jahr bewilligten Linienschiffe erklärte er, daß drei derselben Turbinen erhalten sollen. Mit diesem Entschlusse hänge aber eng eine Verzögerung der Inangriffnahme dieser Schiffe zusammen. Eine im Mai nach England zur Untersuchung der Turbinenfrage entsandte Abordnung hat dem Minister einen der Kommission vorgelegten Bericht erstattet, aus dem hervorgeht, daß die Vorteile, welche die Verwendung von Turbinen mit sich bringt, die militärischen Nachteile bei weitem überwiegen. Die drei Linienschiffe werden in Frankreich gebaute Turbinen erhalten und eine gleichartige Division bilden. Das Gesetz schreibt die Stapellegung von sechs Linienschiffen in diesem Jahre bestimmt vor; der Bau kann auch sonst nicht verschoben werden, um den dringend nötigen Ersatz veralteter Schiffe sicherzustellen und mit den Fortschritten anderer Marinen Schritt zu halten. Die Werften haben nach Fertigstellung der sechs Linienschiffe aus dem Flottengesetze vom Jahre 1900 Platz und Arbeitskräfte frei, der gleichzeitige Bau von sechs Schiffen vermindert die Kosten, man kann den Wettbewerb zur Herabsetzung der Preise für die Baustoffe und die Panzer spielen lassen. Alles soll so gefördert werden, daß bei Wiederzusammentritt der Kammer im Oktober voraussichtlich die Aufträge an die Staats- und Privatwerften erlassen werden können. Welche Folgen die verspätete Stapellegung für die Fertigstellung der sechs neuen Linienschiffe haben wird, darüber ließ sich M. Thomson nicht aus und dafür wird er auch kaum verantwortlich gemacht werden können angesichts des Druckes, den die Finanzlage des Landes ausübt.

Er äußerte sich dann noch über die Unterseebootsfrage, in der nach wie vor Frankreich sowohl materiell als personell einen großen Vorsprung habe. Sechs große Unterseeboote treten 1907 in Dienst, zwanzig andere in den folgenden 2 Jahren, zwanzig sollen 1906 auf Stapel gelegt werden. Die Bauaufträge sollen nach dem Ergebnis der

Digitized by Google

Erprobungen der neuen 400 Tonnen-Boote, die demnächst beginnen werden, erlassen werden. Eins oder zwei von ihnen sollen besonders groß werden, ihre Pläne laufen demnächst ein und werden vom Oberen Marinerat geprüft. Also auch hier scheint die Finanzkraft des Landes ein frisches Vorwärtsbauen nicht zuzulassen.

— Personal. Die seinerzeit gemeldeten Ausschreitungen auf dem Torpedoboot „205" in Ajaccio haben ihre Sühne durch Bestrafung der Schuldigen wegen Gehorsamsverweigerung gefunden; Meuterei wurde als nicht vorliegend erachtet.

Der Minister hatte vor der Senatskommission zu verteidigen, daß er das Marineartillerie-Ingenieurkorps durch Dekret organisieren will. Er wies darauf hin, daß ein Gesetzentwurf, der die Ermächtigung dazu enthält, vorgelegt sei.

Dem Senate ist ein Initiativgesetzentwurf wegen Regelung des Vermessungsoffizierkorps zugegangen.

— Uniform. Als Abzeichen der Unterseebootsbesatzungen sind zwei gekreuzte Torpedos mit Blitzstrahlen, auf dem linken Arm zu tragen, in Gold gestickt von den officiers-mariniers, in roter Seide von den Obermatrosen und Matrosen.

— Die fertige Flotte. Vizeadmiral Fournier hat am 3. Juli in Toulon das Kommando der Übungsflotte übernommen und seine Flagge auf Linienschiff „Brennus" gehißt. Die Übungen, über die nach Abschluß an anderer Stelle eingehend berichtet werden wird, sind bisher ohne Störung verlaufen.

Das Nordgeschwader ist am 12. Juni von Cherbourg nach Brest gegangen, wo es sich für die Flottenmanöver ausrüstete und in der Bucht du Fret Torpedoschießübungen vornahm. Am 20. ging es nach Mers el Kebir in See, wo es am 25. eintraf. Unterwegs wurden taktische, Gefechts- und Aufklärungsübungen vorgenommen. Die Marschgeschwindigkeit betrug 15 Seemeilen.

Panzerkreuzer „Amiral Aube" hat am 15. Juni mit den Vertretern Frankreichs bei der Krönung des Königs Haakon in Drontheim Cherbourg verlassen, ist am 28. zurückgekehrt und hat sich nach Ausschiffung der Abordnung und der besonderen Einrichtungen nach Algier zur Übungsflotte begeben.

Panzerkreuzer „Condé" kann an den Manövern nicht teilnehmen, da die Abstellung der Schäden am Hinterschiffe nicht vor August beendet sein kann.

Das Mittelmeergeschwader langte am 9. Juni von seiner Kreuzfahrt wieder in Toulon an, füllte die Vorräte auf, nahm bei den Hyerischen Inseln Geschütz- und Torpedoschießübungen vor und lief am 17. wieder in Toulon ein. Am 28. lief es aus, ankerte bei Salins d'Hyères und trat abends den Marsch zu den Manövern nach Algier an.

Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc" und „Kléber" sind von Tanger nach Regelung der Sühne für die Ermordung eines französischen Untertanen am 11. Juli zur Übungsflotte gestoßen.

Das Gros des Geschwaders des äußersten Ostens besuchte im Juni nordchinesische Häfen.

Im dritten Vierteljahr soll Panzerkreuzer „Jules Ferry" endgültig in eins der Geschwader treten, Panzerkreuzer „Victor Hugo" zu Probefahrten in Dienst stellen, desgleichen Linienschiffe „Patrie" und „République"; die für die Manöver in Dienst gestellten Küstenpanzer und Panzerkreuzer „Dupuy de Lôme" treten wieder in Reserve. Die Küstenpanzer werden nach Cherbourg versetzt.

Am 15. August soll Kreuzer „D'Entrecasteaux" Flaggschiff der 2. Division des Geschwaders des äußersten Ostens werden, „Descartes" tritt an seine Stelle im Indischen Ozean, „Alger" löst „Guichen" in Ostasien ab. Die Panzerkreuzer „De Gueydon", „Montcalm", „Dupetit Thouars" sollen am 1. November von Saigon die Heimreise antreten, „Bruix" und „Chanzy" zu ihrer Ablösung am 15. September in Dienst stellen.

Digitized by Google

Alle an den Flottenmanövern teilnehmenden Schiffe erhielten Signalflaggen für die neue Taktik, die großen Schiffe einen zweiten Signalball.

Am 25. Juni haben Küstenpanzer „Requin", „Caiman", „Indomptable", Kreuzer „Alger" und Torpedobootsjäger „Claymore" in Toulon unter dem Divisionschef, Linienschiffskapitän Duroch, in Dienst gestellt und sind dem Mittelmeergeschwader für die Manöver angegliedert worden.

Die Ergebnisse des Geschützschießens im letzten Jahre sind veröffentlicht. Danach haben die besten Leistungen aufzuweisen: Schwere und Mittelartillerie: Linienschiff „Jauréguiberry", Panzerkreuzer „Amiral Aube", geschützte Kreuzer „Jurien de la Gravière". Kleinartillerie: „Charles Martel", „Desaix", „Troude", Torpedobootsjäger: „Cassini".

— Torpedoflottillen. Die Rochefort-Angriffsdivision wurde am 25. Juni mobilisiert.

Bei dem Versuch, in der Nacht vom 7./8. Juli die Einfahrt in Lorient zu erzwingen, wurden die beteiligten Torpedoboote durch die feste Verteidigung entdeckt und zurückgeschlagen.

— Unterseebootsflottillen. Unterseeboote „Gnome" und „Lutin" sind im Schlepp am 20. Juni in Biserta angekommen.

Am 28. Juni machten die Unterseeboote von Toulon einen Angriff auf das auslaufende Mittelmeergeschwader. Danach durchfuhren „Bonite", „Anguille", „Alose" die Enge Grand Ribaud, die durch Riffe an der Nordseite der Insel Porquerolles gebildet wird und durch fünf Torpedoboote bewacht wurde, die in drei Reihen auf der 3 Seemeilen langen Strecke verteilt waren, ohne von den Booten bemerkt zu werden. Die Unterseeboote mußten dazu auf 12 m tauchen, „Bonite" durchfuhr die Strecke ohne aufzutauchen, die beiden anderen tauchten je einmal auf, um sich durch das Periskop ihrer Stellung zu vergewissern. Die Unterseeboote sollten als außer Gefecht gesetzt gelten, wenn sie von den Torpedobooten auf kurze Entfernung mit aufgetauchtem Turm gesichtet wurden. Wurde nur das Periskop gesichtet, so sollten die Torpedoboote auf 50 m Entfernung folgen und das Unterwasserboot durch geeignete Mittel außer Gefecht setzen. Die See war glatt, die Unterwasserboote durchfuhren die Strecke gerade in der Mitte.

Zu den Manövern sollen in Toulon zehn Unterseeboote mobilisiert werden und nach Marseille zur Verteidigung gegen den Angriff der Übungsflotte entsandt werden. Es sind bereits Vorkehrungen zur Unterbringung der Besatzungen und der Boote getroffen, fünf Boote haben bereits am 9. Juli die Auffüllung der Akkumulatoren in Marseille praktisch erprobt und auf der Reede Übungen zur Kenntnis der ihnen zugeteilten Verteidigungsabschnitte vorgenommen. Bei der Fahrt nach Marseille liefen die Boote Cassis an. Am 10. folgten sechs Torpedoboote, die einen Angriff gegen die Unterwasserboote machten. In der folgenden Woche sollen fünf weitere Unterseeboote dorthin gehen.

— Die Flotte im Bau. Das Schiffsmodell-Versuchsbecken in Grenelle bei Paris ist endlich fertiggestellt und dem Marineminister in Betrieb vorgeführt worden; viele Abgeordnete beteiligten sich auf Einladung daran. Das Becken hat eine nutzbare Länge von 135 m bei 10 m Breite und 4 m Tiefe; es hat mit Ausstattung 480 000 Mark gekostet.

Panzerkreuzer „Victor Hugo" hat in der letzten Juniwoche die Steuerbordmaschine auf der Stelle erprobt; demnächst wird das Schiff die Mittelartillerie, zehn 16,5 cm-SK., an Bord nehmen.

— Probefahrten. Torpedoboot „324" erreichte 27,641 Seemeilen Geschwindigkeit.

Die Linienschiffe aus dem Flottengesetze vom Jahre 1900 beginnen allmählich ihre Probefahrten. „Patrie" hat am 7. Juli in Toulon ihren ersten vollkommen ge-

Digitized by Google

lungenen Versuch gemacht, „République" machte am 10. in Brest ihre erste Fahrt, regelte die Kompasse und hat die Besatzung auf Probefahrtstand aufgefüllt.

— Havarie. Panzerkreuzer „Dupleix" hat die Backbordschraube verloren, Torpedoboot „Zouave" hat die Schraubenwelle gebrochen, Torpedoboot „301" wurde durch starken Ebbstrom nach Bruch seiner Festmacher in Lorient auf die Felsen in der Einfahrt geworfen und verlor die Schraube. Auf Panzerkreuzer „Jules Ferry" platzte am 5. Juli auf einer Fahrt ein Kesselrohr, durch den ausströmenden Dampf wurden mehrere Personen verbrüht, von denen zwei starben.

— Versuche. Im Mittelmeergeschwader wird an Bord der „Jéna" ein Entfernungsmesser erprobt, der vom Bataillonschef Gérard erfunden ist.

Ein automatischer Regler des Wasserstandes in den Kesseln ist auf „Dupuy de Lôme" angebracht.

— Häfen und Werften. Auf der Brester Werft ist der Bau einer elektrischen Zentrale begonnen worden, die für alle Werkstätten und später für den neuen Hafen von Lannion Kraft und Licht liefern soll; auch die Dockpumpen sollen elektrisch betätigt werden.

Der Rückgang der Arbeitsleistungen in der Torpedowerkstatt Toulon von 157 Torpedos im Jahre 1901 auf 69 im Jahre 1905 hat den Marineminister veranlaßt, zu verfügen, daß in Zukunft Toulon allein Torpedos baut und für die Unterwasserrohre der großen Schiffe herrichtet, die Ausbesserungen dagegen durch die Werften ausgeführt werden. Außerdem sollen, um den Eifer der Arbeiter anzuspornen, Prämien im Verhältnis zu den fertiggestellten Torpedos gezahlt werden.

— Fachliteratur. Im „Moniteur de la Flotte" fordert C. Pierreval die Ausbildung von Stellvertretern für alle wichtige Gefechtsstellen leitenden Offiziere.

Vereinigte Staaten von Amerika. Die Verhältnisse auf der westlichen Hemisphäre und besonders in deren Zentrum, Westindien und Zentralamerika, lassen die Politiker jenseit des Ozeans nicht zur Ruhe kommen. Während der Ausgang des panamerikanischen Kongresses, zu welchem der Staatssekretär Root inzwischen abgereist ist, noch ganz ungewiß erscheint, besonders nachdem der Präsident Castro, „der Feind der Menschheit wie seines eigenen Landes", wie ihn das „Army and Navy Journal" nennt, die Zügel der Regierung von Venezuela wieder ergriffen hat, mehren sich die Unruhen in der Mitte des Kontinents. Zwistigkeiten größeren Umfanges zwischen den Republiken Honduras, Guatemala und San Salvador scheinen allerdings neuerdings durch die Vermittlung der Unionsregierung beigelegt oder wenigstens vertagt zu sein, und auch in der eigentlichen Panamazone scheint infolge der energischen Maßregeln dieser Regierung eine gewisse Beruhigung eingetreten zu sein. Dafür erregen aber die Zustände auf San Domingo wachsende Besorgnis, nachdem der Senat die Abmachungen des Präsidenten Roosevelt mit der zeitweiligen Regierung dieser Republik, welche auf deren politische Kontrolle durch die Union hinausliefen, verworfen hat. Um dort eine neue Revolution und deren Unterstützung durch „Flibustierexpeditionen" von auswärts, teilweise sogar aus dem Gebiete der Vereinigten Staaten selbst, zu verhindern, hat sich die Regierung veranlaßt gesehen, 600 Seesoldaten in die dominikanischen Gewässer zu entsenden und in den verschiedenen Häfen acht Kanonenboote zu stationieren. Dem gegenüber gereicht es der öffentlichen Meinung zu großer Befriedigung, daß die britische Regierung, wie aus Kanada, so auch aus ihren westindischen Besitzungen ihre Garnisonen zurückgezogen und dort nur das notwendigste Personal für die Bewachung des Regierungseigentums zurückgelassen hat.

Digitized by Google

Wenn auch der Entschluß des Kongresses, den Panamakanal als Schleusenkanal zu bauen, in der Union zahlreiche und mächtige Gegner findet, so fängt man doch an, sich bei der getroffenen Entscheidung zu beruhigen, einesteils in der Hoffnung, daß der Übergang zum Niveaukanal immer noch nicht ausgeschlossen ist, vornehmlich aber in der Annahme, daß nunmehr energisch an die Ausführung des großen Werkes herangegangen werden wird. Es wird bereits gemeldet, daß der Präsident selbst sich demnächst nach dem Kanal begeben werde, um die Arbeiten zu beschleunigen, und man erwartet von dieser Reise auch einen günstigen Einfluß auf die endgültige Gestaltung der politischen Lage in der Panamazone. Anderseits plant man bereits im Anschlusse an den Panamakanal umfassende Kommunikationsverbesserungen. So wird gemeldet, daß der Bau eines Kanals zwischen den Staaten Indiana und Michigan ins Auge gefaßt wird, welcher den Michigan- und Eriesee verbinden und so den Wasserweg zwischen Chicago und Buffalo, wo er in den vergrößerten Eriekanal einmünden soll, abkürzen wird. Diese Maßregel würde für Torpedoboote und kleine Fahrzeuge eine Binnenlandroute vom Atlantischen Ozean nach dem Mexikanischen Golf und von dort durch den Panamakanal nach dem Stillen Ozean schaffen.

Der Kongreß ist inzwischen vertagt worden, nachdem er den Ausgabeetat der Union auf insgesamt 880,2 Millionen Dollars festgesetzt hat. Davon kommen, wie an anderer Stelle ausführlich besprochen, auf die Flotte 102 Millionen, auf das Heeresbudget 71,8 Millionen (außerdem 5 Millionen für Befestigungsausgaben und 1,7 Millionen für die Militärakademie). Wenn auch im Kongreß wichtige Entscheidungen getroffen worden sind und fleißig gearbeitet worden ist — es sind nicht weniger als rund 21500 Bills eingebracht und 4000 Gesetze (Laws) verabschiedet worden, von welch' letzteren jedoch nur 300 von öffentlichem Interesse waren, die übrigen privater Natur und meistens Pensionen und Beihilfen betreffend, — so sind doch auf dem militärischen Gebiete mit die wichtigsten Gesetzentwürfe unerledigt geblieben. Dazu gehören für das Heer die Artilleriebill, welche eine Neuorganisation und Verstärkung der Feld- und Festungsartillerie bezweckte, und der Entwurf zur Schaffung eines Service Corps, durch welches die Leistungsfähigkeit der Truppen gesteigert werden sollte, sowie die Vermehrung des Sanitätspersonals, für die Flotte in erster Linie die Personnel Bill, welche die Verjüngung und Vermehrung des Seeoffizierkorps im Auge hatte. Die Vorbereitung dieser Gesetzentwürfe soll jedoch soweit gediehen sein, daß man ihre Verabschiedung von dem nächsten Kongreß erhofft. Als einen Erfolg betrachtet man die Annahme der Naval Militia Bill, welche für die Flotte eine Reserve an ausgebildeten Offizieren und Mannschaften aus den Milizorganisationen der einzelnen Staaten schaffen soll, ähnlich wie durch die Heeresmiliz. Für die Ausrüstung und Übung der letzteren sind 2 Millionen Dollars als jährlicher Beitrag der Unionsregierung ausgeworfen. Für die Marinemiliz sind jetzt im Etat 60000 Dollars bewilligt, welche an die Staaten, welche Marinemilizorganisationen besitzen, nach dem Stärkeverhältnis verteilt werden sollen. Außerdem sind diese Organisationen unter die Oberaufsicht des Marinedepartements gestellt worden, welches die für Ausbildung und Besichtigungen nötigen Offiziere stellt. Man hofft auf diese Weise mit der Zeit zu einer Personalreserve von 50000 bis 100000 Mann zu gelangen.

Von den Verhandlungen des nächsten Kongresses erhofft man auch nunmehr Bewilligungen für die Hebung der Handelsmarine. Hierfür setzt sich besonders der Senator Frye ein, welcher in einem interessanten Aufsatze nachweist, wie sehr die Entwicklung der amerikanischen Seeschiffahrt hinter derjenigen anderer Länder zurücksteht. Aus dem beigebrachten reichen statistischen Material seien hier nur folgende Zahlen wiedergegeben: Im verflossenen Jahre klarierte in der Union kein amerikanisches Schiff nach Österreich, Italien, den Niederlanden, Rußland, Spanien, Portugal, Norwegen, Schweden, Schottland und Irland; nur 1 Schiff nach Frankreich, 2 nach Deutschland und 57 nach England; davon gehörten aber 47 zu der neu begründeten Amerikalinie.

Digitized by Google

Von allen Dampfern der Welt mit 14 Knoten Geschwindigkeit und mehr würden 80 Prozent durch die Staaten, deren Flagge sie führten, subventioniert. Während aber Großbritannien im Jahre 1901 über 6 Millionen, Frankreich sogar über 7 Millionen Dollars an Dampferunterstützungen zahlte, Deutschland, welches kaum in den Welthandel eingetreten sei, 2 Millionen, Japan sogar 4,5 Millionen, begnügten sich die Vereinigten Staaten nach langem Drängen mit 998000 Dollars. Die Hunderte von Millionen, welche für den Panamakanal ausgegeben werden würden, kämen fast ausschließlich Schiffen fremder Flagge zugute. Für den Hafen von Galveston seien an 5 Millionen verausgabt worden, während ihn nur ein amerikanisches Schiff benutze. Im verflossenen Jahre seien 4 Millionen Dollars für Küstenbeleuchtung aufgewendet worden fast lediglich zugunsten fremder Schiffe.

— Personal. Die soeben erst beförderten Kontreadmirale Mackenzie und Hunker sind zur Disposition gestellt, der Kapitän zur See Berry wurde zum Flaggoffizier befördert.

— Geschwadertätigkeit. 1. Die bevorstehende Reorganisation der atlantischen Flotte wird viel besprochen. Es scheint festzustehen, daß diese im Spätherbst auf 16 Linienschiffe gebracht werden soll. Dahingegen wird sich die Ausstattung dieser Flotte mit einem stärkeren Panzerkreuzergeschwader vermutlich noch längere Zeit hinziehen, da die jetzige Panzerkreuzerdivision nach Ostasien beordert worden ist. Ihr Abgang dorthin wird sich indessen infolge von Kesselreparaturen bis gegen Ende August verzögern. Nach dem Eintreffen der Division in Ostasien wird der Divisionschef, Kontreadmiral Brownson, daselbst den Oberbefehl übernehmen, während der bisherige Chef der asiatischen Flotte, Kontreadmiral Train, zurückkehrt. Der Monitor „Monadnock" wird in Cavite in Reserve gestellt, die Linienschiffe „Wisconsin" und „Ohio" sollen heimkehren und nach erfolgter Überholung zur atlantischen Flotte treten.

2. Die 5. Division des III. Geschwaders, bestehend aus den Kreuzern „Minneapolis", „Cleveland", „Denver" und „Des Moines" unter dem Befehle des Kontreadmirals Bradford ist auf einer Kreuztour im Atlantischen Ozean begriffen und hatte zuletzt Funchal besucht.

3. Das Linienschiff 2. Klasse „Texas" scheidet aus der Schlachtflotte aus und soll als Stationsschiff der Werft Charleston verwendet werden.

4. Nach Beendigung der Überholungsarbeiten auf den Werften ist eine Revue der atlantischen Flotte vor dem Präsidenten in Oyster Bay geplant. Im Anschluß daran soll sich die Flotte zu Übungen nach dem Süden begeben, welche vorwiegend taktischer Natur sein und Evolutionen ohne Signal umfassen sollen, nachdem im russisch-japanischen Kriege sich herausgestellt hat, daß die Signalverständigung in der Schlacht viel zu wünschen übrig ließ.

— Geschützwesen. 1. Nach einer Zusammenstellung der Ergebnisse der Frühjahrsschießübungen hat das Linienschiff „Wisconsin" den Schießpreis für Linienschiffe und Panzerkreuzer, der Kreuzer „Baltimore" den Kreuzerpreis und der Torpedobootszerstörer „Perry" den Torpedobootspreis gewonnen. Es werden nur die Zahlen der erzielten „Punkte" veröffentlicht; die Zahl der erzielten Treffer bzw. Trefferprozente will das Marinedepartement „aus naheliegenden Gründen" nicht bekannt geben. Nach den veröffentlichten Angaben haben erzielt:

als beste:		als geringste:	
„Wisconsin" . . .	137,925 Punkte,	„Iowa"	42,312 Punkte,
„Baltimore" . .	141,102 "	„Marblehead" . .	73,773 "
„Perry"	117,230 "	„Worden" . . .	43,637 "

2. Nach Zeitungsmeldungen, welche mehrfach von den beteiligten Offizieren herrühren, hat die — dem Heere angehörende — Küstenartillerie bei den diesjährigen

Digitized by Google

Schießübungen recht gute Erfolge erzielt. Von mehreren Forts wurden mit 30,5 cm-Mörsern im Salvenfeuer auf 8000 bis 9000 Yards gegen eine Scheibe, welche das Deck eines Linienschiffes darstellte und mit 5 bis 6 Knoten Fahrt geschleppt wurde, 75 Proz. Treffer erzielt, wobei die Längsstreuung der Salve 175 Yards, die Breitenstreuung 37 Yards nicht überschritten haben soll. Zur Entfernungsbestimmung wurde ein Swasey-Instrument mit vertikaler Basis benutzt. Mit 25,3 cm-Geschützen erzielte Fort Strong, Mass., auf 6000 Yards 100 Prozent Treffer als Jahresergebnis. Fort Wright erzielte mit 30,5 cm-Geschützen auf 6200 Yards in zwei Serien von je 4 Schuß gleichfalls 100 Prozent Treffer.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Über die nunmehr erfolgten Angebote von Privatwerften für den Bau der Linienschiffe „Michigan" und „South Carolina" wird folgendes berichtet. Die Angebote werden in 2 Klassen eingeteilt: Klasse 1 betrifft die Angebote nach Plänen des Marinedepartements für Schiffskörper und Maschinen, Klasse 2 solche nach Plänen des Departements für die Schiffskörper, aber mit eigenen Entwürfen für die Maschinenausrüstung. Danach fordern für das Schiff

	in Klasse 1: Dollars	in Klasse 2: Dollars
William Cramp, Philadelphia . .	3 540 000	4 100 000
New York Shipbuilding Comp. .	3 585 000	3 900 000 und 3 850 000
Newport News Shipbuilding Comp.	3 673 000	3 813 000 bis 3 713 000
Union Iron Works	4 250 000	—
Fore River Comp.	—	3 945 000 bis 3 689 000.

In Klasse 2 sind Turbinenmaschinen, vornehmlich System Curtis, vorgesehen, und die Verschiedenheiten in den Angeboten der einzelnen Werke dürften in der verschiedenen Ausführung sowie darin begründet sein, daß das Werk die Ausführung für das zweite Schiff billiger berechnet als für das erste. Um einen Maßstab für die Beurteilung der Preisforderungen zu gewinnen, hatte das Marinedepartement die Werften von New York und Mare Island gleichfalls zur Vorlage von Angeboten veranlaßt. Die New York-Werft forderte nach den Erfahrungen mit der „Connecticut" 4 073 000 Dollars, Mare Island nur 3 657 000 Dollars. Da beide Forderungen die niedrigsten Preisgebote der Privatwerke, Cramps und New York Shipbuilding Co., in Klasse 1 übersteigen und man im Marinedepartement überzeugt ist, daß Mare Island mit seiner Forderung nicht auskommen würde, so werden voraussichtlich die beiden Privatwerke die Bauten erhalten. Inzwischen hat auch der Board on Construction ein energisches Veto gegen die Ausstattung der Schiffe mit Turbinenmaschinen eingelegt. Die Angelegenheit liegt zur Zeit zur Entscheidung bei dem Präsidenten.

2. Das Linienschiff „New Hampshire" ist am 30. Juni auf der Werft der New York Shipbuilding Company vom Stapel gelaufen. Bei dem Stapellauf wurden fünf Arbeiter durch vorzeitiges Nachgeben von Tragebalken ernstlich verletzt.

3. Das neue Linienschiff „Georgia" hat bei der Probefahrt eine Geschwindigkeit von 19,26 Knoten erzielt und sich damit als das bisher schnellste Linienschiff der Flotte gezeigt.

4. Auf dem Schießplatze von Indian Head fanden Versuche statt, welche die Verminderung des Stoßes bezweckten, der auf den neuen Linienschiffen durch das Feuer der inneren höheren Türme über die davorstehenden niedrigeren äußeren Türme hinweg zu erwarten ist. Man hofft diese Wirkung durch Aufstellung einer Stahlplatte zwischen beiden Türmen zu erreichen.

5. Für die neu zu bauenden Linienschiffe sollen schwache Masten mit Raaen geplant sein, während andere Nachrichten von einer Gitterwerk-Konstruktion für die Masten sprechen. Die Feuerhöhe der Geschütze soll vergrößert werden. Die schweren Geschütze sollen in flach gedeckten Türmen ohne Schutzkappe stehen. Die Schornsteine sollen möglichst niedrig gehalten werden.

Digitized by Google

— Unterwasserboote. Das auf der Newport News-Werft gebaute Versuchsboot „Lake" der Lake Torpedoboat Company hat die Fahrt über See von Newport News nach Bridgeport Conn. — etwa 400 Seemeilen — mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7 Knoten allein und ohne Zwischenfall zurückgelegt. Seefähigkeit und Manövriereigenschaften sollen voll befriedigt haben. Die erstere bewährte sich bei unruhiger See zu Anfang der Reise, die letzteren kamen besonders bei dem starken Verkehr im Hafen von New York zur Geltung. Die Räumlichkeiten für die Besatzung erwiesen sich als bequem und völlig zureichend. Die Gesellschaft hofft daher auf besondere Berücksichtigung bei den vom Marinedepartement anzustellenden Vergleichsversuchen.

— Verschiedenes. 1. Während der Überführung des Schwimmdocks „Dewey" nach den Philippinen ist vom Dock selbst wie von den Schlepp- und Begleitschiffen in ausgiebiger Weise Öl zum Beruhigen der See verwendet worden. Die hierüber bekannt gewordenen Berichte äußern sich über den Erfolg ziemlich ungleich und stellen einen solchen übereinstimmend nur in den Fällen fest, in welchen die Fahrzeuge vor der See lenzten oder trieben. Auch in den häufigen Fällen, in welchen zur Herstellung der Verbindung zwischen Schiffen und Dock bzw. zur Anbringung der gebrochenen Schlepplleinen Boote verwendet werden mußten, versehlte das Öl wiederholt seine Wirkung.

2. Durch Erlaß des Präsidenten ist angeordnet worden, daß auf den Staatswerften während der heißen Monate — Juli, August und September — am Sonnabend nachmittag nicht gearbeitet werden soll.

3. Mangel an Geldmitteln hat die beabsichtigte Durchführung einer einheitlichen Handwaffenausrüstung auf den Schiffen verhindert. Während im Prinzip das Springfield-Gewehr M/1903 angenommen ist, hat sich das Marinedepartement veranlaßt gesehen, auch noch für die neuen Schiffe die veralteten Krag-Jörgensen-Büchsen anzukaufen, und neben diesen kommen auf denselben Schiffen die noch älteren Lee-Gewehre zur Verwendung.

4. Das „Army and Navy Journal" vom 30. Juni d. Js. polemisiert in einem lesenswerten Artikel lebhaft gegen die Janeschen Ausführungen in „Heresies of sea power" und kommt zu dem Schlusse, daß Janes in mancher Hinsicht richtige Behauptungen Mahan als Autorität auf diesem Gebiete nicht aus dem Felde schlagen könnten.

Japan. Marine-Rangliste. Nach der neuesten Rangliste bestand das japanische Seeoffizierkorps Ende Februar 1906 aus 7 Admiralen, 23 Vizeadmiralen, 26 Kontreadmiralen, 99 Kapitänen zur See, 146 Fregattenkapitänen, 192 Korvettenkapitänen, 342 Kapitänleutnants, 320 Oberleutnants zur See und 268 Leutnants zur See, insgesamt 1423 Köpfen. Fähnrichs waren 176 vorhanden. Das Verhältnis der einzelnen Dienstgrade zur Gesamtkopfstärke ist also folgendes: Flaggoffiziere 3,9 Prozent, Kapitäne zur See 7,0, Fregatten- und Korvettenkapitäne 23,8, Kapitänleutnants 24,0, Oberleutnants 22,5 und Leutnants 18,8 Prozent. Das Lebensalter beträgt bei den Admiralen durchschnittlich 56 Jahre 5 Monate, bei den Vizeadmiralen 52 Jahre 10 Monate, bei den Kontreadmiralen 50 Jahre, bei den Kapitänen zur See 44 Jahre 3 Monate. Der jüngste Admiral (Prinz Arisugava) ist 44 Jahre 1 Monat alt, der älteste, Admiral Ito, 62 Jahre 9 Monate. Admiral Togo ist 58 Jahre 2 Monate alt. Von den Vizeadmiralen hat der älteste ein Lebensalter von 57 Jahren 11 Monaten, der jüngste von 45 Jahren 11 Monaten, von den Kontreadmiralen der älteste von 55 Jahren 6 Monaten, der jüngste von 45 Jahren, von den Kapitäns zur See der älteste von 52 Jahren 6 Monaten, der jüngste von 38 Jahren 8 Monaten.

Digitized by Google

— Hebung gesunkener Schiffe. Der in der Korsakowsk-Bucht gesunkene, früher russische Kreuzer „Novik" ist am 15. Juli durch den zum Werkstattschiff umgebauten Dampfer „Kwanto Maru" gehoben worden.

— Neuer Kriegshafen. Der koreanische Hafen Tschinampo (bei Masampho) soll japanischer Kriegshafen werden.

— Schiffbau. Auf der Kawasaki-Werft in Kobe ist das für die chinesische Regierung erbaute Kanonenboot „Tschu-tai" als erstes von sechs in Bestellung gegebenen Fahrzeugen desselben Typs vom Stapel gelaufen. Dasselbe hat bei 61 m Länge, 9 m Breite und 2,5 m Tiefgang ein Deplacement von 752 Tonnen und ist mit zwei 12 cm-, zwei 7,6 cm-Geschützen und vier Maschinengewehren armiert. Die Geschwindigkeit beträgt 13 Knoten.

— Minen. Nach einer Bekanntmachung im „Japan Chronicle" haben die Japaner zu Beginn des Krieges (April 1904) in der Nähe von Wladiwostok 790 Minen ausgelegt, davon 715 zwischen Kap Korsakowsk und der Insel Askold.

— Verschiedenes. Der Kaiser von Japan, bekanntlich ein fruchtbarer Dichter, hat ein Gedicht auf die Marine verfaßt, welches in der Presse veröffentlicht wird und in Übersetzung ungefähr folgenden Wortlaut hat: „In den Häfen hört man Hurra rufen, und es kommen Schiffe an, welche sich mit Verdiensten reich beladen haben." Die lakonische Kürze darf nicht überraschen, da nach den Regeln der japanischen Dichtkunst Poesien dieser bestimmten Gattung nur einen Umfang von 31 Silben haben dürfen.

⚜

Italien. Schiffsbewegungen. Das Mittelmeergeschwader liegt seit dem 25. Juni vor Gaeta. Mitte Juli fanden Landungsmanöver in größerem Stile statt. Die eigentlichen Herbstmanöver werden im September im Verein mit dem Reservegeschwader im Jonischen Meer abgehalten werden.

Das Reservegeschwader verblieb nach der Abreise des Königs von Ancona bis zur Beendigung der Regatten vor diesem Hafen. Am 3. Juli ging das Geschwader nach Ortono, besuchte dann Durazzo an der albanischen Küste und kehrte am 10. Juli nach Brindisi zurück. Nach kurzem Aufenthalt in dem Heimatshafen wurde eine neue Übungsfahrt nach Albanien (Durazzo, Valona) angetreten. In den ersten Tagen des Monats August soll das Geschwader wieder in Brindisi sein.

Das kürzlich in Dienst gestellte Kadettenschulschiff „Amerigo Vespucci", das zur Zeit noch vor Livorno liegt, nimmt im August die neu eingestellten Kadetten an Bord und tritt dann eine Übungsreise nach dem Nordatlantik, Nord- und Ostsee an. Unter den anzulaufenden Häfen befinden sich Dublin, Edinburgh, Christiania und Kopenhagen.

— Flotte im Bau. Gelegentlich der Etatsberatungen ist eine Reihe von Einzelangaben über die Neubauten bekannt geworden:

„Regina Elena" soll Ende 1906, „Vittorio Emanuele" Herbst 1907, „Napoli" Sommer 1907 und „Roma" Ende 1908 fertiggestellt sein. Die Schuld an der Bauverzögerung sollen in erster Linie die verspäteten Panzerlieferungen tragen. — „Regina Elena" und „Vittorio Emanuele" wurden 1901 auf Stapel gelegt. — Die beiden zuerst genannten Linienschiffe erhalten, abgesehen von den Kommandotürmen, gehärteten Terni-Panzer. Terni-Krupp-Panzer ist für „Roma" und „Napoli" und die Kommandotürme von „Regina Elena" und „Vittorio Emanuele" vorgesehen. Der Bau des gepanzerten Minenschiffes „Voragine" ist sistiert worden. Von den vier noch in Bau befindlichen Unterseebooten „Squalo", „Narvalo", „Otaria" und „Tricheco" werden die beiden ersten

Digitized by Google

in diesem Jahre, die beiden anderen im nächsten Jahre vollendet werden. Die in Bau befindlichen Torpedoboote werden sämtlich noch in diesem Jahre in Dienst treten.

— Untersuchungskommission. Die Diskussion über die Berichte der Untersuchungskommission, die seinerzeit auf den 30. Mai angesetzt war, hat nunmehr in den letzten Tagen des Juni und Anfang Juli stattgefunden. Die verschiedenen großen Firmen, die von der Kommission wegen mangelhafter Lieferungen, Übervorteilung usw. auf das heftigste angegriffen worden waren, hatten schon vorher in der Tagespresse energisch gegen die Vorwürfe Front gemacht, indem sie die Kommissionsmitglieder der Parteilichkeit, Übertreibung und ungenügender Sachkenntnis ziehen. In der Diskussion selbst traten der Präsident der Untersuchungskommission Giusso, der Marinekommissar Arlotta, der frühere Marineminister, Admiral Bettòlo, der jetzige Marineminister Mirabello und die Abgeordneten Bissolati, Scrosati und Chiesa besonders in den Vordergrund. Giusso vertrat nochmals die in den Berichten niedergelegten Anschuldigungen; die Panzer- und Geschoßlieferungen spielten in seiner Rede die Hauptrolle. Auf das nachdrücklichste hob er immer wieder hervor, daß die Marineverwaltung die Lieferungen abgenommen habe, trotzdem sie als minderwertig erkannt waren, trotzdem jedem Beteiligten bekannt war, daß die italienischen Erzeugnisse in keiner Weise den Kruppschen Lieferungen gewachsen waren. Daher seien alle möglichen Mittel zur Anwendung gelangt, die den einheimischen Panzer und die Geschosse der inländischen Industrie in ein besseres Licht stellen sollten. Bettòlo verteidigte sich dann in längerer Rede gegen die Angriffe, die seine Amtszeit betrafen. Marineminister Mirabello versuchte dann, Punkt für Punkt die einzelnen Anschuldigungen zu entkräften. Sein Schluß war, daß die Schiffe der italienischen Marine auf der gleichen Höhe wie die der übrigen Marinen ständen und weder Schiffsmaterial noch Armierung einen Vergleich mit irgend einer anderen Marine zu scheuen brauche. Die eingehenden, sachlichen und durch zahlreiche Dokumente belegten Ausführungen des Ministers hatten auf die Mehrheit der Kammer einen durchaus günstigen Eindruck hervorgerufen. Nach verschiedenen weiteren Angriffen gegen die Verwaltung der Terni- und Armstrong-Werke stellte Giolitti folgende Tagesordnung des Marinekommissars Arlotta zur Abstimmung: „Nachdem die Kammer die Erklärungen der Regierung gehört hat, spricht sie der Marineverwaltung ihr Vertrauen aus und geht zur Tagesordnung über." Ausgenommen einige Abgeordnete der äußersten Linken wurde dieser Wortlaut einstimmig angenommen. Nicht ohne Einfluß auf die Abstimmung mag gewesen sein, daß Mirabello durch die Vertagung der Diskussion Gelegenheit hatte, verschiedene Gesetzesvorlagen einzubringen, die bereits die Abstellung der in den Berichten geäußerten Mißstände zum Ziele hatten. Mit verschiedenen Gefühlen ist in Italien das Endresultat aufgenommen worden. Die einen verurteilen, daß so unerquickliche Dinge in so breiter Weise in der Öffentlichkeit behandelt wurden, die anderen behaupten, die Marineverwaltung bzw. die Schuldigen hätten weit energischer zur Verantwortung gezogen werden müssen. Nicht mit Unrecht wird häufig die Untersuchungskommission bedauert, die für die an sich schon so undankbare Aufgabe noch kein Wort des Dankes geerntet hat, ja eigentlich in den letzten Tagen die Rolle des Anklägers mit der des Angeklagten hat vertauschen müssen. Doch begegnet man häufig dem Einwurf, daß es für den Ruf der italienischen Marine und der einheimischen Industrie besser gewesen wäre, wenn die Kommission etwas diskreter vorgegangen wäre und ihre Erfahrungen nicht in dieser Weise in alle Welt hinausposaunt hätte. Alle Kreise sind sich jedoch darüber einig, daß diese, wenn auch etwas gewaltsame Aufklärung über die inneren Zustände der italienischen Marineverwaltung für eine gesunde Weiterentwicklung der Marine förderlich sein und die Arbeit der Untersuchungskommission in Zukunft doch ihre Früchte tragen wird.

— Etat. Der Etatsvoranschlag für das Jahr 1906/07 ist Ende Juni mit einem Bericht des Abgeordneten Arlotta, des Präses der Marinekommission, der Kammer zugegangen. Der Bericht beschränkt sich in diesem Jahre auf den eigentlichen Etat, da

Digitized by Google

die sonst in dem Bericht aufgenommenen Wünsche und Ausstellungen über einzelne Marineverhältnisse schon gelegentlich der Erörterungen über die Berichte der Untersuchungskommission zur Sprache gekommen waren oder noch kommen sollten.

Der gesamte Marineetat beziffert sich auf 139 253 972,80 Lire gegen 127 246 962,15 Lire im Vorjahre. Die Differenz beträgt 12 007 010,65 Lire, entsprechend der das Jahr 1906/07 treffenden Quote des Gesetzes vom 2. Juli 1905. Die Erhöhung der ordentlichen Ausgaben beträgt 1 208 284,55 Lire. Diese Summe dient zur Erhöhung des Mannschaftsbestandes des corpo reale equipaggi von 25 500 Köpfen auf 26 000, zur Besserstellung der Unteroffiziere, zu Zulagen an Geschützführer, Seefahrzulagen und Zuschüssen zur Bekleidung und Beköstigung des corpo reale equipaggi. Die Besserstellung des Unteroffizierkorps hat sich als dringend notwendig herausgestellt, da in den letzten Jahren durch die zahlreichen Abgänge Mangel an Unteroffizieren eingetreten war; der zu dem gleichen Zweck eingebrachte Gesetzesvorschlag wird durch die hier beabsichtigte Aufbesserung nicht berührt. Durch die Zulagen an die Geschützführer hofft man, diese Spezialisten länger im Dienst zu halten; gleichzeitig glaubt man, mit dieser Zulage (Gemeine 50 Centesimi, Unteroffiziere 30 Centesimi) ihnen ein gewisses Entgelt dafür zu geben, daß sie ihre Dienstzeit nicht zur Vorbereitung oder Weiterbildung in einem bestimmten Lebensberufe benutzen können, wie z. B. das gesamte Maschinenpersonal.

Für Schiffsneubauten kommen 43 383 142 Lire in Betracht. Diese Summe wird zur Fertigstellung der vier Linienschiffe, des „San Giorgio“ und „San Marco“, der vier Zerstörer, der vier Unterseeboote und des Restes der Torpedoboote verwendet.

Neben den bereits früher erwähnten, zur Veräußerung bestimmten Schiffen sollen im Laufe der Jahre 1906 bis 1910 noch verkauft werden: „Duilio“, 1 Schiff des „Andrea Doria“-Typs, „Giovanni Bausan“, 2 Schiffe des „Fieramosca“-Typs, „Dogali“, „Umbria“, 4 Schiffe des „Minerva“-Typs, „Goito“, „Saetta“, „Affondatore“, „Castelfidardo“, „Barbarigo“, „Colonna“, „Staffetta“, „Volturno“, „Murano“, „Mestre“, 30 Torpedoboote 2. Klasse und 25 Torpedoboote 3. Klasse. Für diese Fahrzeuge hofft man eine Einnahme von etwa 4 400 000 Lire zu erzielen; im ganzen rechnet man mit Einschluß der früher erwähnten Fahrzeuge auf einen Erlös von 7 400 000 Lire. Die Marinekommission hat ihre Bedenken gegen dieses radikale Vorgehen geäußert und nochmals zur Erwägung gestellt, ob das eine oder andere neuere Schiff nicht doch zu irgendwelchen aktiven Zwecken noch verwendet werden könnte.

Die Schlußberatung über den Etat hat vor Vertagung der Kammer nicht mehr stattfinden können.

— Gesetzesvorschläge. Marineminister Mirabello hat die seinerzeit durch den Ministerrat gebilligten Gesetzesvorschläge der Kammer vorgelegt, die sie einer Kommission von 18 Abgeordneten zur Prüfung überwies. Die Vorlagen enthalten:

1. Gesetzentwurf, betreffend Verbesserung der Beförderungs- und ökonomischen Bedingungen für die Unteroffiziere und Spezialisten des corpo reale equipaggi.

2. Gesetzentwurf, betreffend Beförderung der guardia marina nach einer Maximaldienstzeit von 30 Monaten.

3. Gesetzentwurf, betreffend die Neubildung des consiglio superiori di Marina, des comitato degli ammiragli und des comitato per l'esame dei progetti di navi.

4. Gesetzentwurf, betreffend die Verbesserung der Anlagen für Munition und Lebensmittel und für Arbeiten in den Kriegs- und Ausrüstungshäfen für die Marine.

5. Gesetzentwurf, betreffend die Veräußerung von Schiffen und die Kohlenbeschaffung.

Digitized by Google

Rußland. Die fertige Flotte. Die Schiffe der Schwarzen Meer-Flotte Linienschiffe „Rostislaw", „Tri Swjatitelja" und „Dwänadzatj Apostolow" sowie das Minentransportschiff „Dunai" begannen im Juni ihre Übungsfahrten.

Die Torpedofahrzeuge des praktischen Geschwaders zum Schutze der Ostseeküste wurden im vergangenen Monat zur Bewachung der Häfen und Buchten der finnländischen Küste zum Zweck der Verhinderung der Einfuhr von Waffen und Sprengstoffen verwandt; eine Anzahl von Torpedobooten wurde zu demselben Zweck im Ladoga-See stationiert.

— Personal. An Stelle des Vizeadmirals Tschuchnin, der am 12. Juli den bei dem am Tage zuvor auf ihn verübten Attentat erhaltenen Verletzungen erlegen ist, wurde der Vizeadmiral Skrydlow zum Oberkommandierenden der Schwarze Meer-Flotte und der Häfen des Schwarzen Meeres ernannt.

— Schiffbau. Zur Ausarbeitung eines neuen Linienschiffsprojektes auf Grund der Kriegserfahrungen ist unter dem Vorsitz des Schiffbauinspekteurs Generalleutnants Ratnik eine neue Kommission eingesetzt. Danach scheint das Projekt des 19800 Tonnen-Linienschiffes (vgl. Juniheft) nicht befriedigt zu haben.

— Schiffsunfall. Torpedoboot „139" geriet beim Drehen auf der Newa infolge des starken Stromes mit hoher Fahrt unter eine Brücke und verlor dabei Masten und Schornsteine.

— Bekohlung der Flotte. In einem sehr ausführlichen Kaiserlichen Erlaß wird auf die Bedeutung einer schnellen Kohlenübernahme für die Flotte hingewiesen; es werden folgende Bestimmungen dafür erlassen:

1. An der Kohlenübernahme, die als Manöver zu gelten hat, soll die ganze Mannschaft teilnehmen.
2. Der Beginn des Manövers sowie die stündlich genommene Menge und die Beendigung ist durch Signal zu melden.
3. Der folgende Tag steht dem Kommandanten zur Reinigung des Schiffes usw. zur Verfügung.
4. Über die Resultate der Übernahme wird ein Bericht eingereicht, dessen wesentliche Angaben in Tabellenform dem Marineminister vorgelegt werden.

— Gerichtsverhandlung. Im Laufe des Monats Juli fand die kriegsgerichtliche Verhandlung über die Übergabe des Torpedobootszerstörers „Bjädowy" an die Japaner statt. Während der Admiral Rojestwenski freigesprochen wurde, obgleich er erklärte, er allein trage die Schuld an der Übergabe, wurden sein Chef des Stabes, der Kapitän 1. Ranges Clappier de Colomb, ferner der Flottennavigationsoffizier Philipowski, der Leutnant Leontjew vom Flottenstabe und der Kommandant des „Bjädowy", Kapitän 2. Ranges Baranow, zum Tode durch Erschießen verurteilt. Da nach Ansicht des Gerichts jedoch mildernde Umstände vorlagen, so wurde beschlossen, beim Kaiser die Umwandlung der Todesstrafe in 10jährige Festungshaft zu beantragen. In Anbetracht dessen, daß die Verurteilten infolge der Vorgänge während des Kampfes auf dem „Ssuworow" bereits unter dem Einfluß einer starken moralischen Depression standen, und daß ihre Handlungsweise durch das Bestreben, das Leben des Admirals zu retten, hervorgerufen wurde, empfahl das Gericht ferner, statt der Vollziehung der Festungsstrafe die genannten Offiziere mit schlichtem Abschied unter Beschränkung einer Anzahl der ihnen zustehenden Rechte zu verabschieden.

Auf die Auffassung des Gerichts hinsichtlich der Zulässigkeit der Übergabe sowie auf den Verlauf der letzteren, der erst aus der Verhandlung klargelegt wurde, wird, falls der Platz es gestattet, im nächsten Hefte eingehender berichtet werden.

Digitized by Google

Österreich-Ungarn. Etatsverhandlungen. Der Marineetat für das laufende Rechnungsjahr (Januar bis Dezember) schließt mit einem Betrage von 30 897 410 Kronen = 26 262 798,50 Mark ab, das sind gegen 1905 mehr 1 950 000 Kronen = 1 657 500 Mark. Der Hauptbetrag dieser Mehrforderung entfällt auf erhöhte Indiensthaltungskosten (451 130 Kronen) sowie auf die Beschaffung von Munition und Reservegeschützen (548 000 Kronen), während die Personalvermehrung nur in geringem Umfange beteiligt ist. Außer den Mitteln des Etats kommen, wie schon im Juliheft erwähnt, ein Betrag von 26,3 Millionen Kronen aus dem im Jahre 1904 bewilligten außerordentlichen Kredit (insgesamt 120 956 000 Kronen) zur Verwendung. Dieser Kredit war seinerzeit ausdrücklich für den schnelleren Bau der drei Linienschiffe der „Erzherzog"-Klasse, für die Erneuerung des Torpedobootsmaterials sowie den notwendigen Ausbau der Kriegshäfen bewilligt worden. Über den Fortgang der Schiffsbauten wurden in den kürzlich stattgehabten Verhandlungen der Delegationen Mitteilungen gemacht, nach welchen das Linienschiff „Erzherzog Friedrich" binnen kurzem fertiggestellt sein wird, während sich „Erzherzog Max" im vorgerückten Baustadium befindet. Nach den in England gebauten Mustern sind beim Stabilimento Tecnico in Triest 5 Zerstörer und 13 Torpedoboote im Bau; die andere Hälfte der Ersatzbauten, 6 Zerstörer und 10 Boote, sollen der Firma Danubius, welche in Fiume eine Werft einrichtet, übertragen werden, da die ungarische Reichshälfte bei der Vergebung der Bauten entsprechend berücksichtigt werden muß.

Weitere Neubauten von Schiffen sind auch in diesem Jahre nicht gefordert, jedoch erklärte der Marinekommandant Graf Montecuccoli, daß die Marineleitung sich schon im nächsten Jahre genötigt sehen würde, mit einer Ersatzforderung für die drei gänzlich veralteten Schlachtschiffe „Kronprinz Erzherzog Rudolf", „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie" und „Tegetthoff", die auch schon aus der Liste der aktiven Flotte gestrichen worden sind, hervorzutreten.

Hinsichtlich der für Österreich-Ungarn notwendigen Schiffstypen äußerte sich der Marinekommandant ferner dahin, daß Schlachtschiffe von mindestens 14 000 Tonnen mit Rücksicht auf ihre Bestimmung nur für das Mittelmeer und das daher zulässige geringe Kohlenfassungsvermögen genügen dürften. Panzerkreuzer hält er nur für große Marinen für notwendig. Für Unterseeboote seien die Pläne fertig, und mit dem Bau werde begonnen werden, sobald die erforderlichen außerordentlichen Kredite flüssig gemacht seien.

Bemerkenswert ist, daß jetzt, besonders auf Anregung des Industrierats, auf Vorlage eines Flottenbauplanes gedrungen wird, während ein solcher bisher stets von den Delegationen abgelehnt worden ist, ein Zeichen, daß man beginnt, die großen Vorteile einer auf Jahre hinaus erfolgten Festlegung der Schiffsbauten für die gesamte in Betracht kommende Industrie richtig einzuschätzen.

— Manöver. In der Zeit vom 13. bis 15. September werden Flotten- und Landungsmanöver vor Ragusa stattfinden, denen der Kaiser an Bord seiner Yacht „Miramare" beiwohnen wird.

⚜

Dänemark. In Kallundborg wird in diesem Sommer eine Kohlenstation für die Torpedoboote des Übungsgeschwaders errichtet werden. Zu diesem Zwecke werden 1500 Tonnen Kohlen aus den Beständen der Königlichen Werft in Kopenhagen dorthin geschafft und gelagert werden.

⚜

Schweden. Für die Küstenartillerie sind 14 Kadettaspiranten angenommen worden, welche am 14. Juli auf den Küstenpanzerschiffen „Oden" und „Niord" auf die Dauer von 2 Monaten eingeschifft worden sind.

Digitized by Google

— Indienststellungen. Den nächsten Winter sollen das Küstenpanzerschiff „Dristigheten“ und das Kanonenboot „Svenskjund“ in Dienst gestellt werden, das erstere, um Ende Oktober eine 6monatige Auslandsreise anzutreten. „Svenskjund“ wird vom November ab während 5 Monaten an der Westküste Schwedens kreuzen. „Dristigheten“ stellt am 27. Oktober, „Svenskjund“ am 3. November in Dienst.

Nach Beendigung der Sommerübungen wird ein schwedisches Geschwader Ende August Kiel anlaufen und dort einige Tage verbleiben.

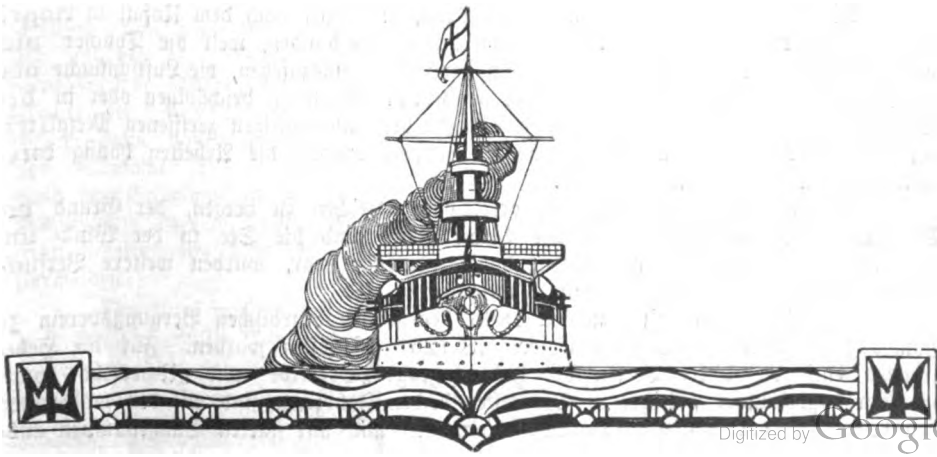
⚜

Norwegen. Offizierübungen. Unter Leitung des Kontreadmirals Börresen werden Mitte Juli in dem nördlichen Teile des Amtes Drontheim Offizierübungen abgehalten. An denselben werden 3 Fregattenkapitäne und 6 Kapitänleutnants teilnehmen. Die Übungen werden etwa 14 Tage dauern.

Das Kanonenboot „Sleipner“ ist seit 21. Mai als Schulschiff für die Kadetten der unteren Abteilung der Seekriegsschule bis Ende September in Dienst gestellt. Da die bisher übliche Winterfahrt des Kadettenschulschiffes in Zukunft in Fortfall kommen soll, wird „Sleipner“ während dieser Indiensthaltung fremde Gewässer aufsuchen.

An Wehrpflichtigen werden in diesem Jahre etwa 700 Mann in zwei Kontingenten einberufen, das erste ist am 15. Juni eingestellt und nach einmonatiger Rekrutenausbildung am 15. Juli auf den Schiffen des Herbstgeschwaders eingeschifft worden.

— Stapellauf. Das Torpedoboot Nr. 24 („Lom“) ist am 4. Juli d. Js. auf der Carljohannsvaernswerft in Horten vom Stapel gelaufen.



Digitized by Google

Verschiedenes.

Bergung des Torpedobootes „S 126".

Nachdem Ende Mai die bereits Ende v. Js. eingeleiteten Hebungsversuche mit der Bergung des am 17. November 1905 gesunkenen Torpedobootes „S 126" geendet haben, scheint es von Interesse, einen Überblick über die bei der Bergung ausgeführten seemännischen und technischen Arbeiten zu geben.

Zum besseren Verständnis der letzteren sei eine kurze Darstellung des Vorganges selbst vorangeschickt, soweit sich dieser von Einfluß auf die Lage usw. des Bootes und somit auf die zur Hebung nötigen Arbeiten erwies.

„S 126" wurde in Höhe des vorderen Kesselraumes getroffen und zum größten Teil durchschnitten. Der vordere Kessel wurde zum Teil zerstört, vom Fundament losgerissen und nach hinten durch das Schott gegen den mittleren Kessel gedrückt, wodurch dieser ebenfalls von den Kesselträgern losbrach und stark beschädigt wurde. Durch das plötzliche Entweichen hochgespannten Dampfes und durch Überfluten der Feuer der beiden Kessel trat eine explosionsähnliche Erscheinung auf. Bis zur Hebung des Bootes und des herausgefallenen Kessels herrschte die Meinung, daß der vordere Kessel explodiert sei. Nach 4 Minuten sank „S 126". Die Leute, die sich in den vorderen und mittleren Heizräumen befanden, konnten diese Räume infolge des ausströmenden Dampfes nicht mehr verlassen. In dem gehobenen Vorschiff, und zwar im vorderen Zwischendeck, wurde außer den Leichen dieser Leute nur noch die des Torpedomatrosen Dilz gefunden. Dies ist ein Beweis dafür, daß die übrigen Leute, die sich während des Zusammenstoßes im hinteren Heizraum, im Maschinenraum und in den Wohnräumen befanden, Zeit gefunden hatten, das Oberdeck zu gewinnen. Die in der Presse erhobenen Vorwürfe, die Torpedoboote hätten zu wenig und zu kleine Ausgänge, sind also grundlos.

Schon in der Nacht vom 17./18. November hatte S. M. S. „München" Befehl erhalten, sofort Dampf aufzumachen und mit dem verfügbaren Taucherpersonal und Material nach der Unfallstelle zu gehen. Auch von der Kaiserlichen Werft zu Kiel wurde sofort ein Dampfer mit Taucherprahm und Tauchern entsandt. Das Wrack wurde von den Tauchern alsbald gefunden; es lag etwas nach Backbord geneigt auf 54° 40,2′ nördlicher Breite und 18° 18′ östlicher Länge in einer Wassertiefe von 23 m auf hartem Grunde mit einer 10 bis 15 cm dicken Schlammschicht.

Die Bergung der Leichen aus dem Wrack, die sofort nach dem Unfall in Angriff genommen wurde, war mit großen Schwierigkeiten verbunden, weil die Taucher nicht in die Räume eindringen konnten, ohne sich der Gefahr auszusetzen, die Luftschläuche oder die Taucheranzüge an den scharfen Kanten der Kollisionsstelle zu beschädigen oder in dem Wirrwarr der verbogenen Dampf- und Wasserrohre und sonstigen zerissenen Metallteile mit den Schläuchen unklar zu kommen. Zudem wurden die Arbeiten häufig durch aufkommenden Seegang unterbrochen.

Nachdem alles getan war, die erreichbaren Leichen zu bergen, der Grund von Tauchern in weitem Umkreise um das Wrack herum und die See in der Wind- und Stromrichtung tagelang durch Torpedoboote abgesucht war, wurden weitere Versuche wegen aufkommenden schlechten Wetters aufgegeben.

Inzwischen war mit dem seit 1886 bestehenden Nordischen Bergungsverein zu Hamburg ein Vertrag zur Bergung von „S 126" geschlossen worden. Für die Hebearbeiten entsandte dieser Verein die Hebefahrzeuge „Oberelbe" und „Unterelbe" sowie den Bergungsdampfer „Reiher". Die ersten beiden Fahrzeuge sind mit den modernsten und besten Hebevorrichtungen, Druckwasserleitungen und mit starken Saugepumpen aus-

Digitized by Google

gerüstet, die auch als Sandsauger verwendet werden können. Beide sind im letzten Jahre auf den Howaldtswerken in Kiel gebaut worden. Es sind Zweischraubenbergungsdampfer mit je zwei liegenden, der Längsschiffebene parallel laufenden Kranbalken von 38 m Länge und etwa 550 Tonnen Hebekraft. Sie sind besonders für Arbeiten in Flußmündungen, für das Heben größerer Schiffe und das Entfernen von Wracks eingerichtet. Jedes Fahrzeug hat etwa 1100 Tonnen Deplacement, kann aber durch Einlassen von Wasser bis auf etwa 2200 Tonnen gebracht werden. Ihre Maschinen für die großen Winden und die Luftpumpen haben 200, die für den großen Sandsauger 300 Pferdekräfte. Die „Oberelbe" kann mit ihrem Sandsaugerohr, das 600 mm Durchmesser hat, stündlich 500 cbm groben Sand oder 5000 Tonnen Wasser fördern.

Wegen schlechten Wetters, Seeganges und Kälte konnten die Bergungsarbeiten mehrere Monate hindurch nicht gefördert werden. Während der Monate Januar bis März war jegliches Arbeiten am Wrack ausgeschlossen, obwohl keine Gelegenheit unbenutzt blieb, vorbereitende Arbeiten auszuführen, sobald die Witterung es gestattete. Die Bergungsarbeiten wurden auch dadurch erheblich erschwert, daß das Boot nur in zwei Teilen gehoben werden konnte wegen der durch den Zusammenstoß verursachten bedeutenden Beschädigungen. Die Trennung des Vorderschiffes vom Hinterschiff mußte durch Absprengen der noch stehengebliebenen Verbindungsteile, besonders der Rohrverbindungen, die vielfach durcheinanderlagen, geschehen. Diese Sprengarbeit war wegen der noch im Schiffskörper befindlichen Explosivstoffe besonders gefährlich und zeitraubend, da nur kleine Sprengladungen angewendet werden durften, um keine größeren Beschädigungen anzurichten.

Erst im April konnten die Bergungsarbeiten wieder aufgenommen werden. Ende April gelang es, die Vorbereitungen zur Hebung des Vorderteils nach der Absprengung zu beenden. Das Wrack war in der langen Liegezeit verhältnismäßig tief in den Meeresgrund eingesunken. Um vier Hebegürtel zunächst unter dem Vorschiff hindurchziehen zu können, mußte der Grund an vier Stellen durch die Strahlpumpen unter dem Wrack beseitigt werden. Nach Festmachen der Seile und der Sicherung der untergebrachten Hebematten gelang die Hebung des ungefähr 20 m langen Vorderteils am 7. Mai 1906. Dieser Bootsteil wurde zuerst bei Friedrichsort-Voßbrook in 9 m Wassertiefe zur Verkürzung der Hebetrossen wieder auf Grund gesetzt. Am nächsten Tage wurde er dann am Hebekran hängend durch das Hebefahrzeug „Unterelbe" auf die Kaiserliche Werft zu Kiel gebracht und dort durch den großen Schwimmkran an Land gesetzt. Am 12. Mai wurden beide Hebefahrzeuge wieder an der Unfallstelle vertäut, wo inzwischen vorbereitende Arbeiten durch die „Oberelbe" ausgeführt worden waren. Das Unterbringen der acht Hebegürtel unter das Hinterteil ging flott vonstatten. Bereits am 20. Mai 1906 wurde der erste Hebeversuch gemacht, indem beide Hebefahrzeuge, längsseit vertäut, das Hinterteil an den Kranbalken aufhievten. Während der Nacht vom 20. auf den 21. Mai mußten die Hebefahrzeuge bei hohem Seegange mit dem 12 m vom Grunde hängenden Hinterteil an der Unfallstelle liegen bleiben, da man nicht wagen konnte, bei diesem Wetter und in der Dunkelheit nach der Kieler Bucht abzugehen. Es wurde dann nach Friedrichsort eingebracht, und am 28. Mai, an den Kranbalken der „Oberelbe" und „Unterelbe" hängend, durch die Dampfer „Reiher" und „Möwe" nach dem Schwimmdock der Kaiserlichen Werft geschleppt. Vom 21. bis 27. Mai wurden Abstützungshölzer, bestehend aus acht zurecht geschnittenen Balkenenden, zwischen die Hebematten gelegt, um beim weiteren Aufhieven Beschädigungen an Deck des Bootsteiles zu vermeiden.

Im Dock mußten erst die Seitenfenster aufgehauen werden, um in das noch halb voll Wasser gefüllte Innere des Bootskörpers einen Einblick zu erhalten. Die Schotten hatten gut dicht gehalten. Die festgeklemmte Schottür mußte gewaltsam geöffnet werden. Hinter ihr wurde die Leiche eines Torpedomatrosen gefunden, der während der Katastrophe wohl nicht mehr Zeit genug gehabt hatte, diese Tür zu öffnen.

Digitized by Google

Einige Tage später hat der Bergungsverein auch noch den aus dem Boot herausgefallenen vorderen Kessel, ein 5 cm-Geschütz und ein Torpedoausstoßrohr mit Torpedo geborgen.

Der Nordische Bergungsverein hat durch die Hebung des Wracks von „S 126" bewiesen, daß er hohen Anforderungen zu entsprechen vermag: denn die Hebearbeiten, die teilweise bei ungünstigem Wetter, Seegang und in erheblicher Wassertiefe ausgeführt werden mußten, erforderten einen außerordentlichen Kraftaufwand.

Trotzdem das Wrack seit November 1905 in der Ostsee gelegen hat, ist es noch ziemlich gut erhalten. Die Wiederinstandsetzung von „S 126" ist daher beschlossen. Beide Hauptmaschinen haben nur wenig durch das Seewasser gelitten. Der größte Teil der Maschinenteile, die Wellenleitung sowie fast sämtliche Hilfsmaschinen sind noch verwendbar. Der hintere Kessel mit Armatur ist ziemlich gut erhalten. Der mittlere Kessel ist stark beschädigt. Noch stärker beschädigt ist der aus dem Boot herausgefallene Vorderkessel.

Pf.

Eine Neuauflage des Lehrbuches der Navigation.*)

Nach knapp fünf Jahren ist die Neuherausgabe dieses grundlegenden Werkes nötig geworden, wohl der beste Beweis dafür, daß es seinen Zweck erfüllt. Für die Neubearbeitung sind die leitenden Gesichtspunkte, die Anordnung und Behandlungsweise der ersten Auflage beibehalten worden. Da diese seinerzeit hier eingehend besprochen ist (Marine-Rundschau 1901, S. 418), so genügt es, die wesentlichen Punkte hervorzuheben, in denen die zweite Auflage sich von der ersten unterscheidet. Zunächst kommt da die äußere Form in Betracht, nur zwei Bände ersetzen die drei der ersten Auflage. Diese Zusammenziehung wurde dadurch ermöglicht, daß der frühere 3. Band „Anleitung zur Küstenvermessung" als selbständiges Werk demnächst vom Reichs-Marine-Amt herausgegeben werden soll und hier nur eine Anleitung zu gelegentlichen Vermessungen dem 1. Bande als Teil VIII angefügt wurde. Um diesen Teil vorwegzunehmen, so beschränkt er sich auf die mit Bordmitteln und der üblichen Instrumentenausrüstung ausführbaren Vermessungen, behandelt aber die geographische Ortsbestimmung eingehender als der frühere 3. Band.

Zu Band 1, terrestrische Navigation, ist zu bemerken: Der früher neben der Bezeichnung Breitenparallel gebrauchte Breitenkreis ist ganz in Fortfall gekommen. Neu ist die Fortlassung des scheinbaren Horizontes, so daß nur von zwei Horizonten, dem Seehorizont oder der Kimm und dem wahren Horizont, die Rede ist. Begründet wird diese Neuerung dadurch (II, Seite 14 Anm.), daß am Himmelsgewölbe der durch das Auge des Beobachters gedachte, hier als wahrer bezeichnete Horizont und der durch den Erdmittelpunkt gelegte als parallele Ebenen in einen Kreis zusammenfallen. Diese streng wissenschaftliche Auffassung ergibt bei der Verbesserung der über der Kimm gemessenen Höhen (II, S. 109 ff.) einen Widerspruch. Nach der vorstehenden Erklärung würde die für Indexfehler, Kimmtiefe und Strahlenbrechung beschickte Höhe bereits die Höhe über dem wahren Horizont sein, sie wird aber, und zwar mit Recht, nur als scheinbare Höhe bezeichnet, aus der erst nach Anwendung der Parallaxe die wahre Höhe

*) Lehrbuch der Navigation. Herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt. Zweite, umgearbeitete Auflage. 1. Band: Terrestrische Navigation und Anleitung zu gelegentlichen Vermessungen, mit 4 Tafeln, 162 Figuren im Text und einem Anhang, enthaltend 7 Tabellen zur terrestrischen Navigation (XVIII und 448). 2. Band: Astronomische Navigation und Lehre von den Gezeiten, mit 2 Tafeln, 179 Figuren im Text und einem Anhang, enthaltend 4 Tabellen zur Berechnung der Monddistanzen (XVIII und 448). — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn. — Preis zusammen 16,60 Mark, gebd. 19 Mark.

Digitized by Google

abgeleitet wird. Dies wird dadurch begründet, daß im Nautischen Jahrbuch die Koordinaten der Gestirne auf den Erdmittelpunkt bezogen sind und daher auch in die nautischen Rechnungen die wahre für den Erdmittelpunkt geltende Höhe des Gestirns einzuführen sei, d. h. also, daß der durch das Auge gelegte Horizont mit dem durch den Erdmittelpunkt nicht zusammenfällt. Mir will scheinen, als sei hier eine Erschwerung des Verständnisses künstlich geschaffen worden aus dem sonst gewiß anzuerkennenden Bestreben heraus, die astronomischen Grundbegriffe unverkürzt auf die Nautik zu übertragen.

In Teil II, Karten, ist die Darstellung der verschiedenen Projektionsmethoden klarer, die Winkeltreue der Mercatorprojektion eingehender nachgewiesen als früher.

Neu ist die Beschreibung des großen Fluidkompasses M/03, die Beschränkung auf die K. M.-Kompasse ist nur zu billigen. Beachtenswert ist die Mitteilung, daß das rechtwinklige Deviationsdiagramm von Meldau sich im praktischen Vergleichsversuche dem Napierschen unterlegen erwiesen hat.

Bei der Deviationslehre ist die bildliche Darstellung der ablenkenden Wirkung der einzelnen magnetischen Kräfte auf den Kompaß durch Schiffe in den acht Hauptrichtungen als das Verständnis erleichternd besonders hervorzuheben. Es gereicht dem Besprecher zur besonderen Genugtuung, daß seine Bemerkungen zu diesem Abschnitt der ersten Auflage in der zweiten Berücksichtigung gefunden haben, so durch den Hinweis auf Evans und Rottok wegen Ableitung der Gleichungen, durch Anführung des Einflusses intensiver Sonnenbestrahlung auf die Deviation und der Störung der Deviation durch Stahlbügel in den Mützen. Die Kompensation der Kompasse ist ausführlicher behandelt, neu der Austausch der Pinne bei Fluidkompassen. Für eine weitere Auflage muß indes der schon früher geäußerte Wunsch wiederholt werden, Tabelle II gemäß der jetzigen Kompaßbezeichnung bis 360° fortzuführen unter Bezeichnung der vollen Striche.

Neu gegeben ist die Formel zur Verbesserung der geloteten Wassertiefe für das Kartenniveau und die Beschreibung der neuen Lotmaschine.

Das Jagdsegeln ist ausführlicher behandelt worden.

Die Karten der magnetischen Elemente sind für 1905/06 gegeben.

Band 2, astronomische Navigation, ist zum großen Teil vollständig neu bearbeitet worden. Die Erklärungen sind durchweg schärfer gegeben und so das Verständnis erleichtert worden. Besonders freudig ist die Einführung der „Frühlingspunktszeit" (Frühlingspunktzeit ?) als westlicher Stundenwinkel des Frühlingspunktes zu begrüßen, wodurch den ewigen Wirrungen zwischen Sternzeit als Zeitpunkt und als Zeitmaß ein Ende gemacht wird. Es ist nicht zu bezweifeln, daß sich die neue Bezeichnung trotz ihrer Länge eben wegen ihrer Klarheit bald einbürgern wird. Ferner möchte ich noch den Fortfall der bisher durch alle nautischen Lehrbücher sich ziehenden, schwer verständlichen und daher meist unverstandenen Bezeichnungen „gerade, parallele, schiefe Sphäre" besonders anerkennend hervorheben; das ist das Abschneiden eines alten Zopfes, der sich wie eine ewige Krankheit fortgeschleppt hat. Überhaupt möchte ich die Einführung in die nautische Astronomie als meisterhaft bezeichnen.

Der Teil II, Winkelmeßinstrumente, zeigt mehr Abbildungen als früher, der Kimmtiefenmesser ist neu hinzugefügt.

Teil V, die astronomische Ortsbestimmung, ist ebenfalls ganz umgearbeitet und behandelt die Probleme mit vorzüglicher Klarheit, die sich schon aus der Umschreibung der Aufgabe der nautisch-astronomischen Ortsbestimmung ergibt: „Die Feststellung des Schiffsortes in der Seekarte auf Grund von Höhenmessungen eines oder mehrerer Gestirne." Dabei ist das Standlinienverfahren mit Recht in die erste Stelle gerückt, dem gegenüber die direkten Methoden so in den Hintergrund getreten sind, daß sie nur andeutungsweise behandelt werden.

Die Einführung des „Bestimmungspunktes der Standlinie" ist als ein sehr glücklicher Griff zur Erleichterung des Verständnisses zu bezeichnen. Die Höhenmethode

Digitized by Google

ist erklärlicherweise an erster Stelle behandelt, ihre Vorzüge gegenüber der Breiten- und der Längenmethode sind scharf hervorgehoben. Die Ableitung des Schiffsortes aus dem Schnittpunkt der Standlinien ist weit ausführlicher behandelt als früher, neu die Einführung der kimmfreien Standlinie.

Auf S. 225, wo die Berechnung der Koordinaten des verlegten Bestimmungspunktes I behandelt wird, wenn dessen Koordinaten nicht bekannt sind, dürfte es sich größerer Klarheit halber empfehlen zu sagen: „Koppelt man den Höhenunterschied der ersten Standlinie ($\triangle h_1$ Fig. 101) mit dem Azimut als Kurs mit der Versegelung (Vs)."

Die Anführung und teilweise die Behandlung verschiedener Hilfstafeln, Diagramme usw. zur Lösung der Aufgaben ist eine erfreuliche Neuerung.

Teil VI, das Chronometer, hat auch eine Durcharbeitung erfahren. Besonders hervorzuheben ist der Schlußsatz des „Prüfung und Klassifikation der Chronometer" behandelnden Abschnittes: „An Bord verwischen sich die Klassenunterschiede sehr schnell, so daß der Navigateur sich selbst ein Urteil über die Güte der Chronometer nach ihrem Verhalten an Bord bilden muß. Die Gütezahlen geben ihm hierfür nur einen sehr unsicheren Anhalt."

Die Standbestimmung und die Gangbestimmung sind hier je für sich behandelt worden, wodurch die Übersichtlichkeit gewinnt; die astronomischen Beobachtungen zur Standbestimmung sind dieser angeschlossen.

Die Chronometervergleichungen sind ausführlicher behandelt, besonders ist darauf hingewiesen, daß aus Vergleich des Unterschiedes der berechneten Stände und der Chronometervergleiche ein Urteil darüber gewonnen werden kann, ob eine neue Standbestimmung geboten ist. Die Chronometerjournale der Kaiserlichen Marine sollen dementsprechend neu eingerichtet werden. Die Navigierung nach allen drei Chronometern wird wiederum nachdrücklich empfohlen.

Die Sternbedeckungen sind ganz fortgefallen, da an einem bestimmten Erdorte jährlich höchstens etwa zehn von Bord aus zu beobachtende Bedeckungen vorkommen.

Bei den Monddistanzen ist die Durchführung der strengen Methode auf das zulässige Maß gekürzt worden.

Teil VIII, die Gezeiten, ist im wesentlichen unverändert geblieben.

Die Figuren im Text sind zweckentsprechend, die Abkürzungen verständlich, sie sind gegen die frühere Auflage etwa verdoppelt.

Die Rechnungsformeln sind durch starken Druck besonders hervorgehoben. Die Einführung der Nautischen Tafeln, herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt und der Inspektion des Bildungswesens, und die mit dem Jahre 1907 ins Leben tretende anderweite Einrichtung des Nautischen Jahrbuches haben naturgemäß Berücksichtigung gefunden. Die Rechenbeispiele sind noch nach dem alten Jahrbuch für 1904 gegeben. Die Chronometerstände sind nur noch auf $0{,}1^s$ genau angegeben, was der an Bord zu erreichenden Genauigkeit entspricht.

Besonders anzuerkennen ist auch die vorgenommene Sprachreinigung; alle die fremdsprachlichen Ausdrücke, die sich ohne Schädigung des Verständnisses verdeutschen ließen, sind ausgemerzt, und das Werk steht auch nach dieser Richtung auf der Höhe.

Dem Verlag gebührt für Druck, Ausstattung und Korrektur ungeteiltes Lob, ein Sachregister würde die Benutzung in der Praxis erleichtern.

Die Bearbeiter aber werden den besten Lohn finden, wenn das Gebotene Gemeingut der Seeoffiziere wird und so dazu beiträgt, die Grundlage der Verwendung des einzelnen Schiffes wie der Geschwader und Flotte zu gewährleisten, eine sichere und schneidige Schiffsführung. **M.**

Digitized by Google

Kurze Betrachtung zu den japanischen Kriegstelegrammen.

Man hat den Japanern Einfachheit und Bescheidenheit des Ausdrucks in den amtlichen Bekanntmachungen ihrer Erfolge nachgerühmt. Die japanische „amtliche Nachrichtensammlung über den Russisch-japanischen Krieg", welche in Tokio erschienen ist und die Telegramme der Befehlshaber zu Lande und Wasser enthält, gibt dieser Auffassung im allgemeinen Recht. Eins indessen drängt sich dem Leser, dem Marineoffizier wie eine Enttäuschung, auf, der Unterschied zwischen den Depeschen der Land- und Seebefehlshaber, in letzter Linie also zwischen Oyama und Togo. Während die Nachrichten vom Landkriege kurz und fast ohne jede Ausschmückung nur positiven Inhalt bringen, in welchem das von Fall zu Fall Erreichte präzis zum Ausdruck kommt, finden sich in den Depeschen des Admirals Togo, vor allem bei zweifelhaften oder Mißerfolgen, derart nebensächliche Angaben und Redensarten, daß sie für unser Gefühl zum Teil unangenehm, ja komisch wirken.

Nachstehend einige Proben:

a) (aus einer Depesche über den ersten Torpedobootsangriff auf die unvorbereitete russische Flotte):

„Unsere Zerstörerflottille vereinigte sich, nachdem sie dem feindlichen Geschützfeuer trotzend den Angriff ausgeführt hatte, zum größten Teile wieder mit dem Gros. Die auf der Flotte eingeschifften Prinzen sind alle wohlbehalten. Was die allgemeine Haltung der Offiziere und Mannschaften betrifft, die am Kampfe beteiligt waren, so war sie recht ruhig und unterschied sich nicht von der bei den alltäglichen Übungen. Nach dem Kampf wurde der kriegerische Geist immer lebhafter und die Haltung immer ruhiger."

b) (aus einer Depesche über eine erfolglose Torpedobootsunternehmung gegen den Hafen von Port Arthur):

„Am 13. (Februar) ging eine Division der Zerstörerflottille trotz eines Schneesturms gegen den Hafen von Port Arthur vor. Auf dem Wege verloren sich die einzelnen Schiffe aus Sicht und gerieten auseinander. Das Führerboot „Hayatori" und der „Asagiri" allein gelangten auf die Reede von Port Arthur.

Der „Asagiri" erkundete am 14. 3 Uhr morgens den Hafen und gelangte, obwohl er vom Geschützfeuer der Küstenbatterien und Wachboote überschüttet wurde, an ein, schwarzen Rauch ausstoßendes Kriegsschiff und schoß einen Torpedo ab. Die feindlichen Wachboote griff er mit Geschützfeuer an und kehrte wohlbehalten zurück. Der „Hayatori" gelangte am gleichen Tage um 5 Uhr morgens auf die Reede von Port Arthur. In unmittelbarer Nähe des Hafens entdeckte er in der Dunkelheit zwei Kriegsschiffe, und obwohl er gleichzeitig Geschützfeuer erhielt, schoß er sofort gegen eins der Schiffe einen Torpedo ab. Er erkannte sicher, daß dieser explodierte, und kehrte wohlbehalten zurück.

Wenn auch der Erfolg des sehr tapferen Angriffs des „Hayatori" und „Asagiri" wegen der Dunkelheit der Nacht nicht sicher festgestellt werden konnte, so erscheint es jedoch unzweifelhaft als ein sehr großer unsichtbarer Erfolg, daß sie den Feind immer mehr zittern gemacht haben."

Anmerkung: Auf etwa dem doppelten Depeschenraum meldet Kuroki den Verlauf der großen, blutigen Schlacht und den Übergang über den Yalu.

c) (aus einer Depesche über den ersten Versuch, den Hafen mit Dampfern zu schließen):

„Die vereinigte Flotte begann vom 20. ab die geplanten Bewegungen auszuführen. Auf dem Marsche wurden die Unternehmungen durch schlechtes Wetter

um einen Tag verzögert. Vom 22. ab wurde dann gegen Port Arthur vorgegangen. Die Zerstörerflottille rekognoszierte am 24. gegen 2 Uhr morgens die Außenreede von Port Arthur und griff ein feindliches Kriegsschiff, wahrscheinlich den „Amur", an; das Ergebnis konnte indessen nicht festgestellt werden.

Am gleichen Tage gegen $3^1/_2$ Uhr morgens ging unsere tapfere Schließabteilung, den starken, an vier Stellen befindlichen Scheinwerfern und dem heftigen Geschützfeuer des Feindes trotzend, tapfer gegen den Hafen von Port Arthur vor. Der „Tenshin Maru" irrte sich wegen des feindlichen Scheinwerferlichtes ein wenig im Kurse und lief östlich vom „alten Eisenberge" auf. Der „Bujo Maru" brachte sich etwa 400 m außerhalb davon selbst zur Explosion und ging unter; der „Hokoku Maru" gelangte beim Vorgehen bis unterhalb des Hafenleuchtturmes und lief nordnordwestlich davon mit dem Vorderteil selbst auf Grund; ein weiterer Dampfer gelangte zwei Kabellängen NordostzuOst davon, brachte sich zur Explosion und ging unter. Ein anderer Dampfer lief anscheinend unterhalb des „Mandschuberges" auf Grund.

Unsere tapfere Torpedobootsflottille blieb bis zum Morgengrauen auf der Reede von Port Arthur, um trotz des feindlichen Geschützfeuers die Besatzungen der Schließabteilung aufzunehmen, und die Tapferen der untergegangenen fünf Dampfer konnten sämtlich gerettet werden.

Bei dieser Unternehmung konnte der hervorragende Heldenmut der Kaiserlichen Krieger klar erkannt werden. Obwohl die Absicht der Hafenschließabteilung nicht völlig hatte erreicht werden können, erscheint es doch als ein unsichtbarer Erfolg von außerordentlicher Bedeutung."

Anmerkung: Im Stile der Armeetelegramme würde das Ganze etwa gelautet haben: Gestern Nacht erfolgloser Versuch den Hafen mit fünf Dampfern zu sperren; Verluste gering.

d) (aus einem Telegramm über ein Artilleriegefecht zwischen Torpedobooten):

„Gegen $4^1/_2$ Uhr morgens traf unsere Zerstörerflottille nördlich vom »alten Eisenberg« etwa sechs feindliche Zerstörer und führte ungefähr 30 Minuten lang mit ihnen ein heftiges Nahgefecht. Der »Asaschio«, »Kazumi« und »Akazuki« führten mit verschiedenen feindlichen Fahrzeugen ein Nahgefecht, in dem sich die Schiffsseiten zu berühren schienen. Sie richteten ein heftiges Geschützfeuer gegen drei bis vier feindliche Boote, so daß beim Feinde entweder der Dampfkessel explodierte oder Feuer entstand oder Wehgeschrei zu hören war. Nachdem die feindlichen Boote sehr großen Schaden erlitten hatten, flohen sie." —

Da uns Admiral Togo in seinem bekannten Tagesbefehl nach Beendigung des Krieges gezeigt hat, welche geradezu großartige Bescheidenheit und Einfachheit der Sprache ihm eigen ist, scheint es nicht ohne Interesse, sich nach den Ursachen eines so auffallenden Unterschiedes zwischen den Telegrammen vom Heer oder der Flotte zu fragen. Der wesentliche Grund ist wohl in der Natur des Seekrieges zu suchen, der bei allen Unternehmungen durch deren Abhängigkeit von Witterung, Havarien usw. eine größere Unsicherheit des Erfolges in sich birgt als Landoperationen, bei denen solche Zufälligkeiten kaum jemals wesentlichen Einfluß gewinnen können. Ein Seebefehlshaber läßt sich daher wohl leichter als sein Kamerad an Land verführen, diese Faktoren, welche ihn bei seinen Maßnahmen beschäftigten, in seinen Meldungen mit zu berücksichtigen, während ihre Erwähnung natürlich nur in den Detailbericht gehörte. Der Seebefehlshaber wird sich also bei Abfassung seiner Meldungen besonders davor hüten müssen, Nebensächliches, für den Fortgang der Operationen Unwesentliches in die Telegramme aufzunehmen.

Neben dieser allgemeinen Erklärung für die auffällige Form vieler Depeschen vom Seekriegsschauplatz scheint indessen auch eine weitere Tatsache aus manchem Ausdruck in den Depeschen sich zu ergeben. Die besondere Betonung, die das Anschwellen des

Digitized by Google

kriegerischen Geistes nach einzelnen Erfolgen erfährt, deutet darauf hin, daß auch die Japaner zu Beginn des Krieges die russischen Seestreitkräfte als einen achtbaren Gegner betrachteten und ihre ersten Unternehmungen keineswegs mit einem so sicheren Siegesgefühl begannen, wie es sich später bei der immer klarer hervortretenden Unterlegenheit der Russen naturgemäß herausbildete.

Auch die Ausführung der Torpedobootsangriffe könnte eine Kritik herausfordern. Zum mindesten würde es das Empfinden unserer Torpedobootskommandanten seltsam berühren, schon vor der Tat als „tapfer" bezeichnet zu werden und besonderen Wert auf die „glückliche Rückkehr" anstatt auf den Erfolg, die Vernichtung des Gegners, gelegt zu finden.

v. Kn.

Digitized by Google

Literatur.

1806, das Preußische Offizierkorps und die Untersuchung der Kriegsereignisse. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 10,— Mark, gebd. 11,50 Mark.

Mit der vorstehend benannten Veröffentlichung erfüllt die Kriegsgeschichtliche Abteilung II des Großen Generalstabes eine Pflicht der Gerechtigkeit und Dankbarkeit gegenüber der Armee und vor allem gegenüber dem Offizierkorps, das bei Jena und Auerstedt im feindlichen Feuer stand und das freilich den daran sich schließenden Zusammenbruch veralteter Verhältnisse und Zustände nicht aufzuhalten vermochte. Dieser Zusammenbruch vollzog sich nicht auf dem Schlachtfeld, von dem sich die geschlagene Armee in zum Teil mustergültiger Ordnung zurückzog, ihn verschuldete die panikartige Bestürzung des ganzen Volkes, das plötzlich seine ganze ruhmreiche Vergangenheit vergessen zu haben schien, und das händeringend die Kommandanten der Festungen bestürmte, sie nicht dem Elend des Bombardements und der Grausamkeit eines übermütigen Siegers auszusetzen. Das Offizierkorps hat, sobald der Verlauf der Dinge es gestattete, über sich selber zu Gericht gesessen. Soweit es nicht schon in den Freiheitskriegen die dem preußischen Namen angetane Schmach mit seinem Blute auslöschte, hat es mit rücksichtsloser Strenge die Schuldigen vor sein Tribunal gezogen und der verwirkten Strafe zugeführt, hocherfreulich aber ist, daß die meisten Offiziere, insbesondere die Kapitäns, Leutnants und Fähnriche, aus dieser Untersuchung mit dem „Zeugnis des Wohlverhaltens" hervorgegangen sind. So bildet das Ergebnis des archivalischen Studiums des Großen Generalstabes ein ehrenvolles Denkmal und eine hocherfreuliche Rechtfertigung des Offizierkorps in seiner Gesamtheit, für das namentlich diejenigen dankbar sein werden, deren Großväter in jenen Reihen gestanden haben. Im Hinblick hierauf hätten wir für eine etwaige Neuauflage einen Wunsch. Er bezieht sich auf die Beifügung eines Namensverzeichnisses, das den Enkeln und Urenkeln das Heraussuchen der Stellen erleichtern würde, aus denen die Rechtfertigung ihrer Vorfahren zu entnehmen ist.

v. der Goltz, C. Frhr. (General der Infanterie), **Von Roßbach bis Jena und Auerstedt.** Ein Beitrag zur Geschichte des preußischen Heeres. — Zweite, neubearbeitete Auflage von „Roßbach bis Jena". Mit zehn Karten in Steindruck. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 10,— Mark, gebd. 11,50 Mark.

Es ist kein Zufall und auch nicht nur das Gedächtnis an die Hundertjahrfeier, sondern es ist ein instinktmäßiges Empfinden für die Ähnlichkeit der Situation, wenn in der Gegenwart die Katastrophe von Jena einen wesentlichen Anteil des öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nimmt. Ein Verdienst erwerben sich demzufolge die Schriftsteller, die bestrebt sind, den Tatbestand jener Ereignisse aus dem Nebel der Legende und unklarer Schulerinnerungen herauszuheben und klarzustellen, wie jene Katastrophe so plötzlich und unerwartet in eine Periode hereinbrechen konnte, in der man allen Grund für die Annahme zu haben glaubte, daß alles wohlbestellt und gut beraten sei. Daß diese Annahme nicht völlig unberechtigt war, geht in der Hauptsache daraus hervor, daß ein großer Teil der Männer, die den Tag von Jena miterlebten, an leitender Stelle standen, als wenige Jahre darauf der Wiederaufbau aus eigener Kraft einsetzte und damit das Fundament gelegt wurde, auf dem insbesondere unsere Heeresverfassung heute noch begründet ist. Das Buch des Generals v. der Goltz ist, wie obige Überschrift besagt, in zweiter Auflage erschienen; diese Neuauflage folgt der älteren, längst vergriffenen, erst nach 23 Jahren; sie ist in mancher Beziehung vertieft und ergänzt, letzteres hauptsächlich

Digitized by Google

durch die Feststellung, daß Preußen zwischen Roßbach und Jena keineswegs nur auf seinen Lorbeeren ruhte, sondern daß inzwischen eine ganze Reihe von Feldzügen Gelegenheit bot, das Vorhandensein der alten kriegerischen Tüchtigkeit und die Brauchbarkeit der bewährten Formen zu erproben. Eine lange Reihe von Einzelumständen war es, die trotz der nicht ruhenden Arbeit am Heereskörper, und trotz des Willens, das beste zu leisten, den unerwarteten völligen Zusammenbruch herbeigeführt haben. Freiherr v. der Goltz hat diese Umstände mit der Gründlichkeit eines Forschers und der Objektivität eines Geschichtschreibers von Beruf in glänzender Klarheit zur Darstellung gebracht; es ist eine höchst lohnende, wenn auch nicht ganz leichte Aufgabe, sich die Früchte seiner Arbeit zu eigen zu machen.

Der russisch-japanische Krieg von Graf E. zu Reventlow. — Internationaler Weltverlag. 1906. Band III.

Den von uns im Novemberheft vergangenen Jahres besprochenen zwei Bänden über den russisch-japanischen Krieg von Graf E. zu Reventlow ist unlängst der dritte und Schlußband gefolgt. Es ist, wie wir damals betonten, ein mißliches Unternehmen, neben der Geschichte herzuschreiben, Persönlichkeiten und Ereignisse zu beurteilen, über welche aus Mangel an authentischem Material ein Urteil in den meisten Fällen schief und einseitig, oft womöglich der geschichtlichen Wahrheit widersprechend ausfallen muß.

Von diesem Mangel ist auch der dritte Band des Reventlowschen Werkes, der sich mit der Schlußphase des großen Krieges von der Einnahme von Port Arthur bis zum Frieden von Portsmouth beschäftigt, nicht ganz freizusprechen. Wie seine Vorgänger gibt auch dieser Band ein frisches, aus der Gegenwart heraus entworfenes Bild, das reich an interessanten Einzelheiten ist, dem aber der Leser zu viele Lücken anmerkt, um es für ernstere Studienzwecke benutzen zu können.

Bemerkenswert ist das Bestreben, den Russen, wo irgend möglich, Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Reventlow hebt die glänzenden Leistungen des russischen Kriegsministeriums und der Armeeführer in der Verpflegungs- und Bekleidungsfrage hervor. Seine Charakteristik Kuropatkins als Führer dürfte indessen von den meisten Lesern nicht ohne Widerspruch hingenommen werden. Er geht zu weit, wenn er den Hauptanteil an den fortgesetzten Niederlagen der Unfähigkeit der Unterführer und einer gänzlich versagenden Aufklärung zuschreibt. Initiative, Entschlossenheit und Konsequenz sind jedenfalls nicht die Eigenschaften gewesen, welche der russische Führer bei Mukden betätigt hat.

Die Schilderung der maritimen Ereignisse ist entsprechend der Zeit, in der sie zu Papier gebracht wurde, recht lückenhaft und jedenfalls jetzt schon in vieler Beziehung durch die bekannt gewordenen Veröffentlichungen sehr korrekturbedürftig.

Die zahlreichen Bilder sind wiederum mit Ausnahme einiger photographischer Reproduktionen äußerst dürftig. Namentlich gilt dies von den Phantasiegebilden des Malers Schön.

Wir glauben, daß das umfangreiche, dreibändige Werk erheblich an innerem Wert gewonnen hätte, wenn Verfasser und Verleger ihm eine Zeit der Abklärung gegönnt hätten.

Immanuel, Major: **Der russisch-japanische Krieg.** 5. und 6. Heft. — Berlin 1906. R. Schröder. — Preis 3,50 Mark.

Hiermit ist das Werk abgeschlossen, das als erste ausführliche Darstellung dieses Krieges ein großes Verdienst beanspruchen darf, auch wenn es später durch andere, auf weiterem Material beruhende Werke überholt werden sollte. Das Schlußheft behandelt die Ereignisse des Jahres 1905, insbesondere die Schlacht von Mukden und den Seekampf bei Tsuschima und knüpft daran einen recht interessanten Rückblick auf den gesamten Verlauf des Krieges an.

Digitized by Google

„England in deutscher Beleuchtung": Der englische Nationalcharakter. Von Frhrn. Langroth v. Simmern. — Verlag von Gebauer-Schwetschke, Halle a. S. — Preis 70 Pf.

Das vorstehend benannte Heft ist das siebente in dem Unternehmen des Dr. Thomas Lenschau, dem wir an dieser Stelle schon wiederholt — Dezemberheft 1905, Seite 1549 und 1551 — eine Besprechung gewidmet haben. Der Herr Verfasser gelangt an der Hand des geschichtlichen Werdeganges zu dem Ergebnis, daß das englische Volk, soweit es germanischer Abstammung ist, auf einer Höhe der politischen Reife und der kulturellen Entwicklung steht, der gegenüber der deutsche Standpunkt als ein früherer und tieferer zu bezeichnen sein würde. Anderseits zeigt England Verfallerscheinungen, die uns bisher noch erspart blieben, wenn auch nicht abzusehen ist, ob nicht diese oder doch ähnliche Zustände bei der Schnelligkeit moderner Entwicklung auch bei uns bereits vorhanden oder im Reiche zu gewärtigen sind.

Bei der Vielheit der Individuen, aus denen eine Nation sich zusammensetzt, ist vielleicht die Feststellung der Grundzüge eines Volkscharakters überhaupt nicht ganz unbedenklich, gleichwohl werden wir eine diesem Gegenstande gewidmete ernste Arbeit immer als lesenswert bezeichnen, und gerade die hier vorliegende bietet für uns soviel des Lehrreichen und Beherzigenswerten, daß wir einen Hinweis darauf als unsere besondere Pflicht erachten müssen.

Entscheidungen des Kaiserlichen Oberseeamts und der Seeämter zu Hamburg, Bremerhaven, Lübeck, Flensburg, Königsberg, Danzig, Stralsund und Rostock aus dem Jahre 1905. Zweiter Jahrgang. Zusammengestellt von C. Schroedter. — Berlin 1906. Boll & Pickardt.

Die Entscheidungen werden nach denselben Gesichtspunkten, Interesse für die Praxis, behandelt, wie im vorigen Jahre. M.

Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin. Herausgegeben von deren Direktor Ferdinand Frhr. v. Richthofen. — Heft 8: **Beiträge zur Kenntnis der morphologischen Wirksamkeit der Meeresströmungen.** Von Dr. Alfred Rühl. — Berlin, Februar 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 2,— Mark.

Die Grenze zwischen Land und Meer ist ununterbrochenen bedeutenden Schwankungen unterworfen. Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Feststellung derjenigen Kräfte des Meeres, denen diese Anschwemmungsgebiete ihre Entstehung verdanken. Der Verfasser sieht in den Strömungen den wesentlichen Faktor und versucht zu zeigen, daß in den Lagunen Venedigs die Meeresströmung das hauptsächlichste Agens bei dem andauernden Zuwachs und der Verschlammung bildet. Das Thema besitzt jedoch nicht nur ein rein theoretisches, sondern auch ein großes praktisches Interesse, namentlich für unsere Ostseeküste.

W. Behrmann: **Über die niederdeutschen Seebücher des 15. und 16. Jahrhunderts.** Inaugural-Dissertation. (Sonderabdruck aus „Mitteilungen der Geograph. Gesellschaft in Hamburg", Band XXI.) — Hamburg 1906. L. Friederichsen & Co. — Mit 4 Abbildungen im Text und 4 Karten.

Verfasser führt in eingehender Untersuchung die ältesten, vor dem 14. Jahrhundert entstandenen Kapitel des handschriftlich in der Hamburger Kommerzbibliothek erhaltenen Seebuches, den französischen Routtier Garcia (1535), den Portulan Cademostos (1490), die englischen sailing directions (Handschriften aus dem 15. Jahrhundert) auf dieselbe gemeinsame, aber im Dunkel gebliebene Quelle zurück, der unser „Seebuch" in seinen ältesten Teilen am nächsten steht. Er geht dann nach einer interessanten Feststellung der Werte der in den Seebüchern enthaltenen Entfernungsmaße zu einer Untersuchung der ältesten

Digitized by Google

Seekarten und Seeatlanten über, unter denen die Waghenaerschen Arbeiten obenan stehen, die ohne Einfluß anderer Nationen selbständig von den Niederdeutschen geschaffen wurden. Eine umfassende Zusammenstellung der vorhandenen Seebücher und Seekartenwerke des behandelten Zeitabschnittes schließt die für die Geschichte der nautischen Wissenschaft wertvolle Arbeit. M.

Die im Jahrgange 1902, Seite 1018, besprochene **„Geschichte der deutschen Marine"** von Geheimrat Koch ist — im Eingangskapitel umgearbeitet und bis auf die Gegenwart fortgeführt — im Verlage der Königl. Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn in zweiter Auflage erschienen. Wir nehmen auf die der ersten Auflage mitgegebene Empfehlung dieses Buches hiermit erneut Bezug.

Das Interesse an der Marine betätigt sich durch zwei neue Serien von **Ansichtspostkarten,** die nach Originalen von Hans Hörnigk im Verlage von Raphael Tuck & Sons, Berlin, erschienen sind. Diese Karten sind wertvoll durch einen der Vorderseite beigegebenen Text, der über die Hauptdaten des dargestellten Schiffes in Bezug auf Dimensionen, Maschinenleistung, Armierung usw. Auskunft gibt. In dieser Ausstattung sind die neuen Karten als nützliches Belehrungsmittel über die Angelegenheiten der Flotte dankbar zu begrüßen. Gegen die Korrektheit der Darstellung der Schiffe ist nichts zu erinnern, die Reproduktion ist als recht gut zu bezeichnen.

Vom **„Kleinen Brockhaus"** beginnt der zweite Band zu erscheinen, im Herbst soll er fertig vorliegen. Wir glauben, uns nicht dem Vorwurf unangebrachter Reklame auszusetzen, wenn wir noch einmal auf dieses ganz vortreffliche Buch hinweisen, das bei dem geringen Raum, den es einnimmt, gerade für Bordverhältnisse, als Nachschlagebuch für die Messen usw. außerordentlich zweckmäßig sein dürfte.

Die Entwicklung der Sozialdemokratie und ihr Einfluß auf das deutsche Heer. Von Generalleutnant v. Siebert. — Berlin 1906. Vossische Buchhandlung. — Preis 75 Pf.

In der vorbenannten kleinen Schrift stellt der Herr Verfasser den Tatbestand der gegenwärtigen Entwicklung der sozialistischen Gefahr und das verhängnisvolle Bestreben dar, durch Beeinflussung des jungen Nachwuchses das sozialistische Gift in den festen Körper des Heeres einzuimpfen. Er gelangt dadurch zu der Forderung an das Offizierkorps wie an die inaktiven Offiziere, mit der ganzen Kraft des Vorbildes und der Belehrung der weiteren Ausbreitung dieser Gefahr entgegenzuarbeiten. Das Schriftchen erscheint sehr lesenswert.

Die Genfer Konvention und ihre Reform. Von Christian Meurer, Professor der Rechte zu Würzburg. — München 1906. J. Schweitzers Verlag. — Preis 3 Mark.

Die vorliegende Studie war bestimmt, einen Teil eines größeren Werkes der Verfassers zu bilden, welches sich mit den Aufgaben und Ereignissen der Haager Konferenz beschäftigt. Sie wurde vorweg genommen als Material für die Konferenz, welche inzwischen in Genf die Reform dieser Konvention zum Gegenstand gehabt hat. Die Schrift erläutert zunächst die Entstehungsgeschichte der Genfer Konvention und behandelt sodann deren Inhalt punktweise, indem sie an jeder einzelnen Stelle die in der Praxis entstandenen Zweifel und Bedenken und die daraus hervorgehende Notwendigkeit einer Prüfung und Reform der Bestimmungen kritisch erörtert. Beim Studium gewinnt man einen Einblick in die außerordentliche Schwierigkeit dieser Materie, für die jede erneute Prüfung im Kriegsfalle neue Gesichtspunkte und Anforderungen eröffnen wird. Die Durchsicht der 67 Seiten starken Schrift wird auch für den Offizier von nicht unerheblichem Nutzen sein.

Digitized by Google

„Die Donau von Passau bis zum Schwarzen Meere" ist der Titel einer mit zahlreichen Abbildungen geschmückten kleinen Schrift, die von der K. u. K. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft den Passagieren ihrer Dampfer gratis verabfolgt wird. Bestimmt, über alles, was die durchfahrene Gegend dem Reisenden zu bieten vermag, zu informieren, wird diese kleine Veröffentlichung auch den der Marine angehörigen Donaufahrern, der Ablösung der „Loreley" usw. willkommen sein; deshalb dieser seitens der Reederei von uns erbetene Hinweis.

A. Duquet: **„La faillite du cuirassé"** — Paris 1906, R. Chapelot & Cie. — 3,50 f.

ist eine erweiterte Ausführung des in der „Revue Maritime" erschienenen Aufsatzes, in dem der Verfasser den Bankerott des Linienschiffes aus den Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges nachzuweisen suchte. Er stellt hier sieben Lehrsätze auf, die in der Verdammung des Linienschiffes, insonderheit für die französische Kriegführung zur See, gipfeln. Trotz allen Widerspruchs hält er die Behauptung aufrecht, daß bei Tsuschima japanische Unterseeboote erfolgreich mitgewirkt haben. Wegen der vielen Zeitungs- und sonstigen Berichte ist das Buch für die Geschichte des Krieges benutzbar. M.

Krafft, Hauptmann: **Die Aufgaben der Aufnahmeprüfung 1906 für die Kriegsakademie.** Besprechungen und Lösungen. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 1 Mark.

Ein sehr empfehlenswertes Hilfsbuch für alle, die sich zur Prüfung vorbereiten, zugleich ein Nachtrag zu desselben Verfassers vortrefflichem Handbuch für die Vorbereitung zur Kriegsakademie.

Immanuel, Major: **Die französische Felddienstordnung.** Ausgabe 1905. In den wesentlichsten Punkten übersetzt, erläutert und mit den deutschen Vorschriften verglichen. — Berlin 1906. Liebelsche Buchhandlung. — Preis 2,40 Mark.

Eine recht dankenswerte Veröffentlichung des bekannten Verfassers, die eine ausführliche und zuverlässige Darstellung der Kriegsgliederung und des gesamten Dienstes im Felde (einschl. Gefecht) bei dem französischen Heere enthält.

v. Unger, Generalmajor: **Wie Bonaparte den Feldherrnstab ergriff.** — Berlin 1906. Vossische Buchhandlung. — Preis 2 Mark.

Auf Grund der neuen französischen Quellen wird ein sehr interessantes und anschauliches Bild des Zustandes entworfen, in dem sich die „Armee von Italien" zur Zeit befand, als Bonaparte ihren Oberbefehl übernahm. Es wird im einzelnen verfolgt, „wie aus dem wüsten Stoff geistiger und körperlicher Art, den er vorfand, der Meister die Kräfte erweckt, die ihn zur Sonnenhöhe des Ruhmes emportrugen." Das kleine, von einem genauen Kenner der Kriegsgeschichte geschriebene Werk wird allgemeines Interesse erregen, wenn auch der Inhalt nicht durchweg neu ist.

Der Krieg Napoleons gegen Österreich 1809. Zweiter Band. **Aspern und Wagram.** Von Frhrn. Binder von Krieglstein und Ritter von Hoen. — Berlin 1906. Vossische Buchhandlung. — Preis 10 Mark.

Der Verfasser des glänzend geschriebenen und allgemein anerkannten ersten Bandes dieses Werkes, Frhr. Binder von Krieglstein, ist vor Vollendung seines Unternehmens vom Tode ereilt worden. Das Werk hat aber in dem österreichischen Major im Generalstabe Ritter von Hoen einen würdigen Fortsetzer und Vollender gefunden. Es ist hoch erfreulich, daß nunmehr über die ungemein interessanten Ereignisse bei Aspern und bei Wagram eine ausführliche, unparteiische, auf genaues Quellenstudium gestützte Darstellung vorliegt.

Digitized by Google

The Naval Pocket Book 1906 — London, W. Thacker & Co. (7 Shill.) — begründet von Sir W. Laird Clowes und nach dessen Tode fortgesetzt durch seinen Sohn, Geoffrey Laird Clowes, ist im elften Jahrgang erschienen. Wir haben bereits im Vorjahre (S. 1277) auf die Vorzüge dieses handlichen Buches und die Reichhaltigkeit seines Inhalts aufmerksam gemacht, müssen jedoch darauf hinweisen, daß die Flottenlisten, welche zwar das gesamte schwimmende Material mit Einschluß aller Werft- und sonstigen Regierungsfahrzeuge, Hulks usw. enthalten, nicht überall unter Berücksichtigung der letzten Nachrichten aufgestellt sind. So wird beispielsweise unter Deutschland noch immer das seit zwei Jahren aus der Liste der Kriegsfahrzeuge gestrichene Flußkanonenboot „Schamien" aufgeführt, während »vier alte Torpedoboote („Schwaben", „Prinz Adalbert", „Nymphe" und „Undine")« als Tender für das Artillerieschulschiff „Mars" angegeben werden. (!!)

Frhr. v. Lüttwitz, Major: **Das Angriffsverfahren der Japaner im ostasiatischen Kriege.** — Berlin 1904/05. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 3,25 Mark.

In anerkennenswert knapper Form werden hier auf Grund authentischen Materials die taktischen Erfahrungen der Japaner beim Angriff klar und übersichtlich zusammengestellt. Unter den vielen Veröffentlichungen, die sich mit der Ableitung taktischer Lehren aus diesem letzten großen Kriege befassen, nimmt die vorliegende Schrift unstreitig die erste Stelle ein.

August Fournier: **Napoleon I.** Eine Biographie. Dritter Band. Zweite Auflage. — Wien 1906, Tempsky, und Leipzig 1906, Freytag.

Mit diesem dritten Band ist die Neuausgabe der anerkannt besten Napoleonbiographie abgeschlossen. Der Band behandelt die Zeit von 1810 bis zum Tode Napoleons. Die Vorzüge des ausgezeichneten Werkes sind schon bei Besprechung der beiden ersten Bände gewürdigt worden.

Schenkendorff, Schmidt und Wickenhagen: **Jahrbuch für Volks- und Jugendspiele.** 1906. — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig-Berlin. — Preis 3,— Mark.

Das vorige Jahrbuch besprachen wir im Jahrgange 1905, S. 1276. Wenn wir damals den Gegenstand als unseren Interessen ferner liegend bezeichneten, so möchten wir diese Bemerkung hiermit zurücknehmen. Wenn man zu beobachten Gelegenheit hat, in welch einseitiger und man möchte zugleich sagen einsamer Weise die geistig überfütterte Jugend unserer Großstädte in den gebildeten Kreisen aufwächst, auf die wir doch für den Ersatz der oberen Gruppen in Heer und Flotte angewiesen sind, so kann man gar nicht dankbar genug für die Anregungen sein, die durch diese Jahrbücher geboten werden. Wir nennen aus dem Inhalt der diesjährigen Veröffentlichung den Aufsatz von Generalarzt Dr. Meisner-Berlin: „Wehrfähigkeit und Schule", ferner „Ritterliche Leibesübungen in Japan" von Generalleutnant z. D. v. Janson, ferner die Rede des Staatssekretärs v. Tirpitz bei Gelegenheit des 25jährigen Stiftungsfestes des Berliner Ruderklubs und ganz besonders die prächtigen Schilderungen von Schüler-Turn- und Wanderfahrten und Romreisen von Deipser, Menge und Dr. Graffunder. Wie wir hoffen, daß das Turnen, Spielen, Schwimmen und Rudern neben dem allzuvielen Lernen und Lesen immer größeren Anklang insbesondere bei der Jugend der Großstadt finde, so wünschen wir auch den Berichten über den Stand der Frage, über die erreichten Erfolge und über die Anregungen für die fernere Förderung die weiteste Verbreitung und Beachtung.

Digitized by Google

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Brown's Nautical Alamanac. 1906. — Glasgow 1906. J. Brown & Son. — 1 s.

* Die Handelsverträge des Deutschen Reichs. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn. 12,00 Mark.

Dove, Dr. K.: Die angelsächsischen Riesenreiche. I. Das britische Weltreich. — Jena 1906. H. Costenoble. 2,50 Mark.

de Fonvielle, W.: Les navires célèbres. 3. Édition. — Paris 1906. Hachette & Cie. 3,00 Mark.

Frilley, R.: Les procédés de commande à distance au moyen de l'électricité. — Paris 1906. Gauthier-Villars. 2,80 Mark.

le Guilcher, J. M: Traité pratique des chaudières maritimes de la marine de commerce. — Paris 1906. A. Challamel. 12,00 Mark.

Guilhaumon, I. B.: Éléments de cosmographie et de navigation. 4. Édition. — Paris et Nancy 1906. Berger-Levrault & Cie. 6,40 Mark.

* Heere und Flotten aller Staaten der Erde. 1906. — Berlin 1906. Zuckschwerdt & Co. 0,80 Mark.

v. Heigel, K. Th.: Biographische und kulturgeschichtliche Essays. 2. Auflage. — Berlin 1906. Verein für deutsche Literatur. 5,00 Mark.

Höckner, Dr. B.: Die Militärpensionsgesetze vom 31. 5. 1906. — Leipzig 1906. A. Roßberg. 2,50 Mark.

Jahrbuch der Weltgeschichte. 6. Jahrgang. — Leipzig 1906. K. Prochaska. 1,50 Mark.

* Junge, A.: Schiffskollisionen auf See und auf den mit der See in Verbindung stehenden Gewässern. 4. Auflage. — Hamburg 1906. L. Friederichsen & Co. 10,00 Mark.

Kirsch, Th.: Die Vorherbestimmung des Wetters. 3. Auflage. — Breslau 1906. Maruschke & Berendt. 0,80 Mark.

Langen, F.: Die Aussichten der Gasturbine. — Rostock 1906. C. J. E. Volckmann. 1,00 Mark.

Madeuf, Dr.: Le mal de mer. 2. Édition. — Paris 1906. 2,40 Mark.

* Nocht, Dr. B.: Vorlesungen für Schiffsärzte der Handelsmarine über Schiffshygiene, Schiffs- und Tropenkrankheiten. — Leipzig 1906. G. Thieme. 8,40 Mark.

Pearson's Nautical Almanac. 1906. — London 1906. F. Brett. 1 s.

* de la Roncière, Ch.: Histoire de la marine française. III. Les guerres d'Italie, liberté des mers. — Paris 1906. Plon-Nourrit & Cie. 6,40 Mark.

v. Schulze-Gaevernitz, Dr. G.: Britischer Imperialismus und englischer Freihandel zu Beginn des 20. Jahrhunderts. — Leipzig 1906. Duncker & Humblot. 10,00 Mark.

Stevens, T., und Hobart, H. M.: Steam turbine engineering. — London 1906. Whittacker & Co. 21 s.

Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Characteristics of new battleships. (N. G. vom 7. 6. 06.)
The cruiser »Iphigenia«. (N. M. R. vom 21. 6. 06.)
Der Truppentransportdampfer „Borussia".
(Zeitschr. d. Vereins deutscher Ingineure, 1906, Nr. 25.)
British battleship strength«. (Eg. vom 22. 6. 06.)
H. M. Battleship »Agamemnon«. (E. vom 29. 6. 06; Eg. vom 22. 6., 29. 6. 06; N. M. R. vom 28. 6. 06; S. W. vom 27. 6. 06; Y., Nr. 1477 vom 30. 6. 06.)
Entwicklung und Konstruktion der Schiffs-Dampfturbine. (S., Jahrg. 7, N. 18.)
Der Doppelschraubendampfer „Kaiserin Auguste Victoria". (S., Jahrg. 7, Nr. 18, 19.)
Reparaturen bei Maschinenhavarien. (Technisches Überall, Jahrg. 3, Nr. 13.)
Die neuen amerikanischen Schlachtschiffe. (Ebenda.)
Gas engines for ship propulsion. (S. A. Suppl. vom 23. 6. 06.)
The Japanese navy and its new ships. (N. G. vom 21. 6. 06.)
The new battleship »New Jersey«. (M. E., Juli 1906.)
New battleship designs. (Ebenda.)
Trial trip of armored cruiser »Washington«. (Ebenda.)
Über Wasserballast, seine Beziehungen zur Stabilität und Vermessung der Schiffe.
(H., 1906, Nr. 27.)
Progress of warships and machinery under construction in England.
(E. vom 6. 7. 06.)
A new water-tube boiler. (Ebenda.)
U. S. armored cruiser »Tennessee«.
(Journal of the American Society of Naval Engineers, Mai 1906.)
Methods of conducting speed trials. (Ebenda.)
Einfluß der Wassertiefe auf die Geschwindigkeit von Torpedobootszerstörern.
(M. S., 1906, Nr. 7.)
Die neuen Cunarder. (S., Jahrg. 7, Nr. 19.)
Entwicklung und jetzige Bedeutung der Dampfturbine. Vortrag von Prof. Dr. Riedler.
(S., Jahrg. 7, Nr. 18, 19.)
Verwendbarkeit von Verbrennungsmotoren als Kriegsschiffsmaschinen.
(Technisches Überall, Jahrg. 3, Nr. 14.)
Steam trials of H. M. S. »Cochrane«. (Eg. vom 13. 7. 06.)
United States battleships and turbines. (Ebenda.)
A propos de nos grands cuirassés. (M. d. F., 1906, Nr. 28.)
Le nouveau bassin d'expérience de la marine. (Y., Nr. 1479 vom 14. 7. 06.)
Unsinkable ships. (S. W. vom 11. 7. 06.)

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Die modernen Geschoßarten der Artillerie. (Prometheus, Nr. 870.)
Les tirs à bord. (M. d. F., 1906, Nr. 25.)
Naval gunnery. (A. N. G. vom 30. 6. 06.)
Primers and fuzes for cannon. (S. A. Suppl. vom 23. 6. 06.)
Ein neues Verfahren zum Formen und Pressen von Schießbaumwolle.
(Z. S. u. S., 1906, Nr. 13.)

Digitized by Google

New Vickers-Maxim wire-wound gun. (A. N. J. vom 23. 6. 06.)
Brandwirkung moderner Geschosse. (M. S., 1906, Nr. 7.)
Properties of gun-cotton. (S. A. Suppl. vom 7. 7. 06.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Russian submersible. (N. M. R. vom 21. 6. 06.)
The stability of submarines. (Marine Engineer vom 22. 6. 06.)
Kriegsschiffsbeiboote mit Torpedoarmierung. (Technisches Überall, Jahrg. 3, Nr. 13.)
Submarine versus submersible boats. (E. vom 29. 6. 06;
Journal of the American Society of Naval Engineers, Mai 1906.)
Les submersibles américains. (A. Ma., 1906, Nr. 36.)
Trip of submarine Lake. (A. N. J. vom 7. 7. 06.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Befestigungen von Cherbourg. (U., Jahrg. 8, Nr. 39.)
Australische Landesverteidigungspläne. (M. W., 1906, Nr. 79.)
General Langlois über moderne Befestigungen und den Festungsangriff.
(M. A. G., 1906, Nr. 6.)
Inselreihen an Küsten mit befestigten Durchfahrten als Schutzwehr und zur Sicherung der Bewegungsfreiheit defensiver Kriegsflotten. (Armeeblatt, 1906, Nr. 27.)
Eine Landung an der albanischen Küste. (D. A., 1906, Nr. 28.)

Maritime und militärische Fragen.

La nouvelle répartition de nos forces navales. (A. Ma. vom 5. 6. 06.)
The German Navy. Expansion in materiel and personel.
(N. M. R. vom 21. 6. 06.)
The naval manoeuvres. (M. d. F., 1906, Nr. 25, 26, 27, 28; N. L. J., Juli 1906;
N. M. R. vom 21. 6., 28. 6., 12. 7. 06; A. N. G. vom 7. 7. 06;
Y., Nr. 1476, 1477, 1478, 1479 vom 23. 6., 30. 6., 7. 7., 14. 7. 06;
D. O., 1906, Nr. 26; A. Ma., 1906, Nr. 36.)
Les prochaines manoeuvres. (M. d. F., 1906, Nr. 25.)
Les mécaniciens de la marine en France et à l'étranger.
(Y., Nr. 1476 vom 23. 6. 06.)
Wireless and the manoeuvres. (A. N. G. vom 23. 6. 06.)
Sulla battaglia di Tsushima. (Ri. M., Juni 1906.)
Speed and displacement. (N. M. R. vom 28. 6. 06.)
More light on Tsushima. (Ebenda.)
Steammanship in the navy. (A. N. J. vom 16. 6. 06.)
Encore les éclaireurs d'escadre. (Y., Nr. 1477 vom 30. 6. 06.)
L'organisation de combat du navire. (M. d. F., 1906, Nr. 26.)
Les exercices à bord. (A. Ma., 1906, Nr. 36.)
Militärische Bekleidungsfragen. (I. R. A. F., Juli 1906.)
Der Oberbefehl in Frankreich im Frieden und im Kriege zu Lande und zu Wasser.
(I. R. A. F., Beiheft 76.)
Whittling down the shipbuilding programme. (N. L. J., Juli 1906.)
Training naval seamen. (N. M. R. vom 5. 7., 12. 7. 06.)
Speed of warships. (N. M. R. vom 5. 7., 19. 7. 06.)
Der Kampf der Hauptgeschwader in der Seeschlacht bei Tsuschima.
(M. W., 1906, Nr. 83, 84, 85.)
Le recrutement de l'armée de mer et le service de deux ans.
(M. F., Mai/Juni 1906.)

Digitized by Google

The command of the sea. (Eg. vom 6. 7. 06.)
Militärische Form und Mannschaftserziehung in der Marine. (U., Jahrg. 8, Nr. 42, 43.)
The second cruiser squadron in the manoeuvres. (E. vom 13. 7. 06.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Die Marinepolitik um 1906. (U., Jahrg. 8, Nr. 39.)
The British naval programme for 1906. (S. A. vom 16. 6. 06.)
Marine française et marines etrangères. (N. M. R. vom 28. 6. 06.)
Der Marineetat von Italien 1906/07. (I. R. A. F., Juli 1906.)
A military policy for Great Britain. (U. S. M., Juli 1906.)
Le budget de la marine. (M. d. F., 1906, Nr. 27, 28.)
Conséquences économiques et politiques du nouveau programme naval. (M. F., Mai/Juni 1906.)
Das englische Marinebudget 1906/07. (M. S., 1906, Nr. 7.)
Diskussion über das französische Marinebudget. (Ebenda.)
The government and the navy. (Eg. vom 13. 7. 06.)
The shipbuilding vote. (A. N. G. vom 14. 7. 06.)
Naval estimates. (N. M. R. vom 19. 7. 06.)
The new naval education. (N. M. R. vom 19. 7. 06.)

Bildungswesen.

What is the shipbuilding programme? (Ebenda.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Dockanlagen in Bremen. (A. S. Z., 1906, Nr. 23.)
The harbours of South Africa. (S. W. vom 20. 6. 06.)
Canals ancient and modern. (S. A. Suppl. vom 16. 6., 30. 6. 06.)
Der Suezkanal 1905. (H., 1906. Nr. 26.)
The Chesapeake and Delaware ship canal. (N. G. vom 21. 6. 06.)
Neuere elektrisch betriebene Helling-Turmdrehkrane. (S., Jahrg. 7, Nr. 19.)
The Haslar floating dock for submarine boats. (Eg. vom 13. 7. 06.)

Sanitätswesen.

Malariaerkrankungen an Bord, insbesondere der deutschen Kriegsmarine. (S. T. H., 1906, Nr. 12.)
Military hygiene on active service. (J. U. S. I., Juni 1906.)
Secours aux blessés des guerres maritimes. (A. M. N., 1906, Nr. 6.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Naval commissariat. Suggested reforms. (N. M. R. vom 28. 6. 06.)
L'administration de la marine. (Y., Nr. 1479 vom 14. 7. 06.)

Rechtsfragen.

Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen. (H., 1906, Nr. 25.)
Die Verwendung von Minen im Seekrieg. (Zeitschrift f. internat. Privat- u. öffentl. Recht, Band 16, Nr. 2/4.)

Koloniale Fragen.

Über die Rassenfrage in den Kolonien. (Koloniale Zeitschrift, 1906, Nr. 14.)
Erfolg Frankreichs in der Sahara. (D. K. Z., 1906, Nr. 27.)

Digitized by Google

Die neue Kamerun-Eisenbahn und ihre Bedeutung für die Entwicklung des Schutzgebietes. (U., Jahrg. 8, Nr. 41.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die Rennkreuzeryachten „K", „Y" und „C" des Kaiserlichen Yachtklubs. (D. Y., Jahrg. 2, Nr. 24.)
Motorkreuzer von 10, 15 und 20 m Länge. (Ebenda.)
La croisière de Douvres à Héligoland. (Y., Nr. 1477 vom 30. 6. 06.)
Racing steam launch »Rose en Soleil«. (E. vom 13. 7. 06.)
La coupe de France. (Y., Nr. 1479 vom 14. 7. 06.)
Das Motorboot im Dienst des Sports und der Marine. (Die Umschau, Jahrg. 10, Nr. 29.)
Die österreichische Rennyacht „Hai" von 7,15 S. L. (D. Y., Jahrg. 3, Nr. 2.)
See-Etiquette und Motorbootssport. (Ebenda.)

Geschichtliches.

Lissa. (D. A., 1906, Nr. 25; U., Jahrg. 8, Nr. 40.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Frahms Umdrehungsfernzeiger für Schiffe. (A. S. Z., 1906, Nr. 24.)
A decade of wireless telegraphy. (S. A. vom 16. 6. 06.)
Le ravitaillement en mer des navires au moyen de transporteurs aériens. (Le Génie Civil, Tome 49, Nr. 3.)
Ein neues Verfahren zur Hebung gesunkener Schiffe. (Prometheus, Nr. 871.)
The use of alcohol as a fuel for gas engines. (M. E., Juli 1906.)
Liquid fuel for warships. (N. L. J., Juli 1906.)
The Marconi system and the Berlin conference. (Empire Review, Juli 1906.)

Nautische Fragen.

Das Journal der Deutschen Seewarte für zwei Chronometer. (H., 1906, Nr. 25.)
Misvisningsundersøgelser og magnetiske forstyrrelser i di islandske farvande. (T. f. S., Juni 1906.)
Stromversetzungen oder Kompaßstörungen? (H., 1906, Nr. 28.)
Oberflächenströmungen im Kattegat, Sund und in der westlichen Ostsee. (A. H., 1906, Nr. 7.)
Die Eisverhältnisse an den deutschen Küsten im Winter 1905/06. (Ebenda.)
Über die Anwendung der Flindersstangen bei der Kompensation der Kompasse. (Ebenda.)
Vorschlag eines submarinen Pendelapparates zur Messung der Schwerkraft an den vom Meere bedeckten Teilen der Erdoberfläche. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

The American merchant marine. (N. G. vom 7. 6. 06; A. N. J. vom 7. 7. 06.)
Passengers on Atlantic Liners. (S. A. Suppl. vom 16. 6. 06.)
Geschichte der französischen Schiffahrtssubventionen. (H., 1906, Nr. 29.)

Handels- und Verkehrswesen.

Egypt in 1905. (E. vom 22. 6. 06.)
Der Handel Samoas. (D. K. Z., 1906, Nr. 25.)
Foreign commerce of United States. (S. A. Suppl. vom 23. 6. 06.)
Commerce protection. (N. M. R. vom 5. 7. 06.)

Digitized by Google

Trade and the naval manoeuvres. (E. vom 13. 7. 06.)
Entwicklungstendenzen im Außenhandel Chinas und Japans.
(Jahrbuch f. Gesetzgebung, Verwaltung u. Volkswirtschaft, 1906, Heft 3.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

The collision of the torpedo-boat destroyer »Ardent«. (S. W. vom 2. 5. 06.)
Le naufrage du cuirassé anglais »Montagu«.
(Y., 1476, 1479 vom 23. 6., 14. 7. 06.)
Les chalutiers et la loi du 19 avril 1906. (Y., Nr. 1478 vom 7. 7. 06.)
Die Fischereigründe der Nordsee. (M. S. V., 1906, Nr. 7/8.)
Die Schutzhütte für Schiffbrüchige auf Island. (Ebenda.)

Verschiedenes.

Mahan e Roosevelt. (Ri. M., Juni 1906.)
Die Forschungsreise S. M. S. „Planet". (A. H., 1906, Nr. 7.)

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift für das gesamte Leben der Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering. — **E. A.** = Elektrotechnischer Anzeiger.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. E. = Marine Engineering (New York). — **M. F.** = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — **R. M.** = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Digitized by Google

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Die Mitarbeit des Offiziers an den Aufgaben des Volkslebens.

Die Schlachten in Ostasien, der wunderbare Aufschwung der neuen Großmacht, die dem stärksten europäischen Militärstaat die Stirn bot und ihn durch zähe Energie, durch hohe kriegerische Tüchtigkeit, durch opferwilligste Vaterlandsliebe des gesamten Volkes niederrang, und die Erkenntnis der Gefahren, die das aufstrebende, starker Grenzen entbehrende Deutschland bedrohen, dessen junger Kolonialbesitz, dessen Industrie, dessen Handels- und Kriegsflotte vielfach Neid und Mißgunst erregen, lenken die Gedanken unseres Offizierkorps wie unserer Politiker mit Macht auf die ernste Frage, ob Heer und Staat allen Stürmen trotzen werden, die über uns hereinbrechen können.

Von selbst fast richtet sich der sorgende Blick auf die schwere Prüfung, die unserem Vaterlande vor hundert Jahren auferlegt ward, eine Prüfung, die es an den Rand des Abgrundes brachte, trotzdem das preußische Heer und der festgefügte Staat Friedrichs den Zeitgenossen für unüberwindlich galten. Mit Dank begrüßen wir das Mühen des preußischen Generalstabes, durch rückhaltlose Verwertung der Archive Klarheit über die damaligen Zustände zu verbreiten, mit Dank auch die Schilderung der Ereignisse jener traurigen Tage durch Colmar Frhr. v. der Goltz in seinem neu bearbeiteten Buche „Von Roßbach bis Jena und Auerstedt", in dem er zwar die übertriebenen, ungerechten Vorwürfe gegen das preußische Offizierkorps von 1806 abwehrt, seine Fehler und Schwächen aber nicht beschönigt, der heutigen Generation den Spiegel der Wahrheit vorhaltend. Er läßt uns erkennen, daß eine schwächliche, zaudernde Politik, die der hohen Ziele entbehrte, die den Frieden um jeden Preis erhalten wollte und deshalb den günstigen Augenblick versäumte, wo Preußen zum Heile Deutschlands in den Gang der Weltereignisse eingreifen konnte und statt dessen aus krankhafter Humanität die unfruchtbare Rolle des redlichen Vermittlers spielte, weit mehr zum Zusammenbruche tat als die Untüchtigkeit des Heeres. Er führt uns auf die Schlachtfelder und zeigt uns dort den altpreußischen Heldensinn, den furchtlosen Todesmut, der vierzig Jahre zuvor die friderizianischen Regimenter beseelte, unsere Zweifel in die Ehrenhaftigkeit und Opfer-

Digitized by Google

willigkeit der Vorfahren zerstreuend. Er beweist uns aber auch, wohin starres geistloses Festhalten an überlebten Formen, wohin übel angebrachte Sparsamkeit führt, welche die Kräfte verdorren läßt, und daß die führenden Männer nicht nach höfischem Maßstabe oder um des glänzenden Namens willen ausgewählt werden dürfen, sondern nach ihrer Befähigung und ihren Leistungen; daß man entschlußfrohe, in der Stunde der Gefahr standhaltende Manneskraft bei Jasagern und Schmeichlern, denen die Äußerung eigener, sachlicher Meinung ein Verbrechen dünkt, stets vergeblich suchen wird.

Als die Not der Zeit die untüchtigen Elemente in den oberen Stellen der Armee und des Staates weggeschwemmt hatte, kamen die alte kernhafte Zuverlässigkeit, die trotzige Widerstandskraft, der friderizianische Wagemut schnell wieder zutage und schufen dem zertretenen, um die Hälfte verkleinerten Preußen die stolzeste Wiedergeburt. Es waren dieselben Männer, die bei Jena und Auerstedt mit dem Heere hatten weichen müssen und im offenen Felde kapituliert hatten, die nun nicht nur die preußischen Truppen zu glänzenden Siegen über das Feldherrngenie Napoleons führten, sondern auch zaghafte und schwankende Verbündete durch ihre Tatkraft und ihr Ungestüm fortrissen, das patriotische Feuer entfachend und das Lebenselement des Völkerkrieges bildend, von ihren Soldaten, vom gesamten Volke, von Mit- und Nachwelt als ruhmreiche Helden gefeiert. Die Blücher, Gneisenau, Yorck, Scharnhorst, Bülow, Grolman, Boyen, Kleist und die zahlreichen übrigen Heerführer, die den Entschluß von Tauroggen faßten, die sich durch Großgörschen und Bautzen nicht beugen ließen, die an der Katzbach, bei Dennewitz, Hagelsberg, Wartenburg und Nollendorf siegten, bei Leipzig die Völkerschlacht entschieden, die den Staatsmännern den Weg an und über den Rhein nach Paris wiesen, die ungeachtet der Niederlagen von Champaubert, Montmirail und Etoges den Mut nicht sinken ließen, in sich selbst und im Vertrauen der Truppen die Kraft zu neuen Siegen findend, die nach der verlorenen Schlacht von Ligny nicht an den Rückzug dachten, sondern dem bedrängten Verbündeten bei Waterloo zu rechter Stunde entscheidende Hilfe brachten, — die erlauchten Namen, von denen unsere Dichter künden, deren Taten uns als Knaben die Wangen in heller Begeisterung röteten und unseren Söhnen bis in späte Tage als leuchtende Vorbilder der Tapferkeit, der Vaterlandsliebe und der Feldherrnkunst gelten werden —, es sind dieselben Männer, die in den unseligen Herbsttagen des Jahres 1806 dem Feinde den Rücken kehren und die Waffen strecken mußten.

Die vom Könige nach dem Tilsiter Frieden angeordnete strenge Untersuchung, die sämtliche am Saalefeldzuge und an den Festungskapitulationen beteiligten Offiziere zur Rechenschaft zog, hat zwar schwere und zum Teil schimpfliche Verfehlungen einzelner festgestellt, aber die Ehre der Gesamtheit wiederhergestellt. Das vom preußischen Generalstabe in diesem Jahre herausgegebene Werk „1806. Das preußische Offizierkorps und die Untersuchung der Kriegsereignisse“ läßt keinen Zweifel darüber, daß die Hauptschuld an dem traurigen Ausgange des Krieges auf wenige Männer fällt, auf die obersten Führer, den Herzog von Braunschweig und den Fürsten Hohenlohe, die bei aller persönlichen Bravour ihrer hohen Aufgabe nicht gewachsen waren, und auf eine Anzahl altersschwacher, im Einerlei der Garnisonsroutine ergrauter und erschlaffter, von der unmännlichen, spießbürgerlichen Humanität der Zeit angesteckter Generale, denen die Gouverneur- und Kommandantenstellen in den Festungen als

Digitized by Google

Ruheposten übertragen waren. Die Zahl der übrigen Schuldigen war trotz des unnachsichtlichen Gerichtes nicht hoch.

Das Werk des Generals v. der Goltz sowohl als die vom Generalstabe herausgegebenen „Urkundlichen Beiträge und Forschungen zur Geschichte des preußischen Heeres“ und die älteren Geschichtsforscher, insbesondere Treitschke, liefern den Beweis, daß Organisation, Ergänzung und Ausbildung der alten Armee auf verkehrten Grundlagen beruhten. Nicht Selbständigkeit, Umsicht und Kühnheit wurden geweckt und gestählt, sondern ein totes Schema eingedrillt, ein Phantom, das die Kurzsichtigkeit der Epigonen des großen Friedrich für den Schlüssel seiner Kriegskunst hielt. Jahrzehnte hindurch hatten theatralische Paradekünsteleien, bei denen jeder Schritt durch endlose Befehle vorgeschrieben wurde, den Ernst des Krieges in den Hintergrund gedrängt und an die Stelle der Entschlußfähigkeit peinliche und kleinliche Pünktlichkeit gesetzt. Das Einerlei des Dienstes in den zahlreichen kleinen Garnisonen engte den Horizont ein. Die Rekrutierung des Heeres, das sich zur Schonung der Landeskinder noch immer zum größten Teil aus geworbenen Ausländern zusammensetzte, nötigte zu überaus scharfer Disziplin und machte, um Desertionen zu verhindern, die Bewachung der Tore und Stadtmauern zur Hauptbeschäftigung des Soldaten. Der kärgliche Sold und die lange Dienstzeit sowohl wie das Interesse des Kapitäns, dessen Einkommen auf den Wirtschaftsersparnissen beruhte, erzwangen zugleich zahlreiche und lange Beurlaubungen der Mannschaft, die alljährlich nur für wenige Wochen vollzählig unter die Fahne trat.

Fehl und Schuld der Unseligen, die unter den furchtbaren Schlägen des besten Heeres, das Napoleon je ins Feld geführt, den Halt verloren, wird erklärlich. Daß trotz der Niederlage, trotz solcher Übelstände, trotz der verkümmerten Erziehung, trotz der tiefen Entmutigung, die das ganze Volk ergriff, trotz der Zerschmetterung des Staates das preußische Offizierkorps nach kurzer Frist, mitten in jammervollem Elend, die Kraft fand, alle Scharten auszuwetzen und unsterblichen Ruhm zu erwerben, das ist das erhebende und tröstliche Merkmal jener Zeit. —

Der reiche Born hoher Intelligenz, staatserhaltender Treue, heldenmütiger Opferwilligkeit und furchtloser Unternehmungslust, der lebensfrisch aus dem Felsen sprang, als der harte Schicksalshammer anpochte, Preußen nicht allein, sondern ganz Deutschland befruchtend, ist noch nicht versiegt. Ein Jahrhundert hindurch hat er sich betätigt. Er hat die drückende Periode kleinbürgerlicher Ängste nach den Befreiungskriegen überwunden. Innerlich klar und entschlossen, bildete das preußische Offizierkorps den Felsen, an dem sich die Wogen einer verderblichen, aus der Fremde hereinstürzenden Revolution brachen. Die den Kampf um die Einheit Deutschlands ankündenden Trompetenstöße fanden es zur Tat bereit. Mit Stolz dürfen wir, die damals in Reih und Glied standen, sagen: Wir haben unsere Schuldigkeit getan und uns der Väter wert gezeigt. Der Geist, der sie beseelte, war nicht erloschen. Getrost dürfen wir mit Bismarck behaupten: Alles können sie uns nachmachen, unseren Leutnant nicht. Und der glänzende Siegeslauf nach Frankreich hinein beweist, daß die kriegerische Tüchtigkeit in allen deutschen Stämmen lebt, daß sie nur geweckt zu werden brauchte, um es uns Preußen gleichzutun. —

Trotz dieser erhebenden Erfahrungen, trotz der Siegeslorbeeren, die unsere Fahnen schmücken, tönt die warnende Stimme Colmars v. der Goltz an unser Ohr,

Digitized by Google

des bewährten Organisators und Lehrmeisters, dessen Schriften dem deutschen Heere und dem deutschen Volke Sinn und Auge offen halten, die warnende Stimme mit der ernsten Frage: Sind wir auch heute noch die Alten, sind wir innerlich und äußerlich so gerüstet, daß wir mit Ehren bestehen werden, wenn das Geschick wiederum große Taten von uns fordert? Die Zuversicht, daß Heer und Nation sich im Unglück und nach Niederlagen aufraffen würden wie im Jahre 1813, um den Feind über die Grenzen zu jagen, darf uns nicht genügen. Um ein halbes Jahrhundert wären wir zurückgeworfen, all der Vorzüge und Vorteile verlustig, die deutsche Arbeit errungen hat. Fordert die Geschichte neue Opfer von unserem Volke, so dürfen sie nicht nur der Verteidigung von Haus und Hof gebracht werden, sie müssen der fortschreitenden Entwicklung nach aufwärts dienen, müssen uns die Stellung in der Welt sichern, die uns zukommt, die das Netz der Feinde und Neider zerreißt, ehe es uns umschlingt. Zu demselben tatkräftigen Handeln, das Friedrich den Großen in den Siebenjährigen Krieg führte, das im Jahre 1805 die Geschicke Deutschlands hätte wenden können, das uns 1870 die deutsche Einheit und altes deutsches Land wiederbrachte, müssen wir befähigt und bereit sein.

So gestaltet, gewinnt die Frage erst ihre volle Bedeutung, und manchem wackeren Manne mag sie Zweifel erwecken. Goltz meint, so weit er sehen könne, herrsche in der Armee im allgemeinen die rechte Einsicht und das richtige Streben nach Vervollkommnung in der Kriegstüchtigkeit. Von dem Paradedrill und dem sklavischen Formelgeist, der die Armee von 1806 im Banne hielt, seien wir glücklicherweise frei. Truppen und Führer werden nach kriegsgemäßen Grundsätzen ausgebildet und geübt. Unsere Reglements geben keine Schablone, kein Universalmittel zum Siege. Sie fordern und fördern die Selbsttätigkeit der Unterführer und sogar die des gemeinen Soldaten. Zweckmäßiges Handeln nach den Umständen ist ihr Sinn und Inhalt. Wie glänzend sie sich bewährt haben, das beweisen die Siege der Japaner.

Kein fremdes Heer führt bessere Waffen als das unsere, und die Disziplin wird nirgendwo gerechter und erfolgreicher gehandhabt.

So meinen wir, so meint Goltz; wie wir glauben, mit gutem Grunde. Und dennoch warnt er vor Überhebung und mahnt zu gewissenhafter Prüfung. Auch 1806 war alle Welt von der Unübertrefflichkeit des Heeres und seiner Einrichtungen überzeugt. Heute liegt, wie damals, eine lange Friedenszeit hinter uns, die um so gefährlicher für die Selbsterkenntnis ist, je heller der zuletzt erworbene Kriegsruhm strahlt. Ganz unerwartete Schwierigkeiten, deren Wucht wir heute vielleicht unterschätzen, könnten uns enttäuschen und uns über die Unvollkommenheit und Einseitigkeit unseres Strebens belehren.

Wenn wir Einkehr halten, so müssen wir zugestehen, daß die letzten Jahrzehnte in unserem Volksleben Elemente geschaffen haben, die wir noch nicht beherrschen und die uns mit Sorge erfüllen. Das Wachstum der Sozialdemokratie, die das Gefühl der Pflicht gegen den Staat methodisch auszurotten strebt, die der Vaterlandsliebe, der Selbstlosigkeit, der Treue, des Gehorsams und aller männlichen und kriegerischen Tugenden spottet, die das Fundament unserer Kraft zu untergraben sucht, nimmt erschreckenden Fortgang. Ein Drittel der Reichstagsmitglieder fast und drei Millionen

Digitized by Google

deutscher Wähler gehören der zersetzenden Partei an. Auch anderwärts gibt es Sozialdemokraten. Nirgends aber verleugnen sie in gleicher Weise wie bei uns den nationalen Gedanken. Der französische wie der britische Genosse ist doch in erster Linie Franzose und Brite, während die Führer der deutschen Sozialdemokraten die grimmigsten, haßerfüllten Feinde des Staates sind und jeder Ausgabe, jeder Maßnahme für die Stärkung seiner Wehrkraft ein unerbittliches Nein entgegensetzen.

Noch haben wir keine Beweise für sozialdemokratische Umtriebe in den Gliedern des deutschen Heeres. Im Gegenteil, wir wissen, daß den Rekruten aus dem Lager der Sozialdemokratie tadellose Führung empfohlen wird, und man kann aus den vereinzelten Fällen, in denen sozialdemokratische Druckschriften in den Händen der Soldaten gefunden wurden, entnehmen, daß den Führern die Agitation in der Kaserne zu gefährlich dünkt. Nach den beiden kurzen Dienstjahren fällt ihnen der Mann ja doch wieder in die Hand, weshalb sollen sie den Strafrichter herausfordern?

Die Erfahrung lehrt, daß die Sozialdemokraten in Reih und Glied nicht durch Unbotmäßigkeit auffallen. Sie tun fast alle ihre Schuldigkeit, und viele gewiß mit Lust und Liebe. Die altgermanische Tradition steckt auch ihnen im Blute. Disziplin und Kameradschaft tun das übrige; im Frieden wenigstens. Wie es im Kriege aussehen wird, wissen wir nicht. Hunderttausende von Sozialdemokraten ruft der Mobilmachungsbefehl zu den Regimentern, und nicht nur zu den gefesteten Verbänden der Linie mit ihrem militärisch durchgebildeten Offizier- und Unteroffizierkorps, sondern auch zu Reserve-, Landwehr- und Landsturmformationen.

Ich gehöre nicht zu den Schwarzsehern. In mir lebt, wie überall fast im Offizierkorps, die freudige Zuversicht, der im Frieden geknetete Kitt werde auch im Kriege halten, das Vertrauen des Soldaten zum Offizier, die Fahnentreue, die Kameradschaft werden die verderbliche Irrlehre besiegen, und die Vaterlandsliebe werde vor dem Feinde nicht versagen. Ob sich die Zuversicht bewähren, ob nicht die andauernde Aufreizung schließlich doch zur Zersetzung führen wird?

Das moderne Gefecht stellt nicht nur an die Ausbildung und Schießfertigkeit, sondern auch an die Treue, Ausdauer und Opferwilligkeit des einzelnen Kriegers die höchsten Anforderungen. Wenn er seinen Platz nicht in vollstem Maße ausfüllt, auch da, wo er dem Auge des Offiziers entrückt ist, so war die auf seine Ausbildung verwendete Mühe vergeblich. Die genialsten Pläne des Feldherrn müssen scheitern, wenn das lebendige Instrument in seiner Hand zerbricht. Wird es in Todesnot, nach Niederlagen, beim Rückzuge halten trotz der ununterbrochenen Hetzarbeit vaterlandsloser Verführer, die in gleißenden Reden und Zeitungsartikeln den Söhnen des Volkes den Haß gegen die Vorgesetzten, gegen den Staat, gegen die Fürsten gepredigt haben, die ihnen den Glauben einimpfen, daß der Zusammenbruch des Staates ihnen Wohlfahrt und Befreiung von ungerechtem Drucke schaffe?

Mit dem äußeren Feinde hätte Preußen es 1806 wohl aufnehmen können, wäre es innerlich ganz gesund gewesen. Damals konnte die innere Krankheit, die den Kern des Lebens nicht ergriffen hatte, in wenigen Jahren ausheilen. Die unsere sitzt tiefer und ist gefährlicher. Sie zu bekämpfen und auszurotten, ist Pflicht der Selbsterhaltung.

Das ist nichts Neues. Oft genug ist es von einsichtigen Männern ausgesprochen

Digitized by Google

worden, und zahlreiche praktische Versuche der Gesetzgeber wie der staatserhaltenden politischen Parteien sind zur Heilung des Übels gemacht worden. Leider in der Vergangenheit mit geringem Erfolge. Die Bismarckschen Ausnahmegesetze haben die Ausbreitung der Sozialdemokratie nicht gehindert, und man muß zweifeln, ob eine Änderung des Reichstagswahlgesetzes jetzt noch helfen würde. Unter Umständen könnte die Schließung des Ventils, der Ausschluß der Sozialdemokratie aus der Volksvertretung sogar schädlich wirken, indem die irrige Meinung erweckt wird, nun sei alles in Ordnung, während die ernste Probe erschreckende Enttäuschung brächte. Daß die Gesundung von innen heraus angestrebt werden müsse, in stetiger, rastloser Arbeit, daß dazu der einzelne wie die Gesamtheit, der Staat sowohl als die staatserhaltenden politischen Parteien mitwirken müssen, ist darum längst grundsätzlich anerkannt. In jüngster Zeit hat sich ein Wahlverband gegen die Sozialdemokratie gebildet, der, über das ganze Reich verbreitet, viele Mitglieder aller Parteirichtungen zählt und Gutes wirkt. Aber seine Tätigkeit kann sich im wesentlichen nur auf eine Verminderung der sozialdemokratischen Parlamentssitze richten. Die Gesinnung der vom Gifte durchseuchten Volksklassen wird er kaum zu ändern vermögen, dem Abfall der unter die Fahne gerufenen Soldaten in der Stunde der Gefahr nicht vorbeugen.

Manche anderen Veranstaltungen und Vereine sind am Werke, der Flut des Umsturzes einen Damm entgegenzustellen. Die christlichen Gewerkschaften scheinen hierin am erfolgreichsten zu sein. Sie machen der Sozialdemokratie das Gebiet der Anwerbung streitig. Aber ihr Wachstum haben sie bisher nicht verhindern können, ebensowenig wie es die klare Scheidung tut, die zwischen den Kriegervereinen und den Sozialdemokraten einen Strich gezogen hat. Die treue Gesinnung und Überzeugung der alten Soldaten schützt sicherlich viele Söhne vor der Ansteckung, aber ihre Mittel reichen nicht in die Kreise der Abtrünnigen hinein. Ihr stilles Mühen wird von den lauten, die Jugend betörenden Phrasen der sogenannten Volksbeglücker übertönt.

Die vielgerühmte Macht der Presse versagt leider fast gänzlich. Welcher Sozialdemokrat liest denn die nationalen Blätter, die fast alltäglich lesenswerte und gehaltvolle Artikel über das verderbliche Tun der roten Partei bringen? Auch sie können im allgemeinen nur zum Zusammenschluß der Staatserhaltenden wirken. Bekehrt haben sie schwerlich schon einen aus dem feindlichen Lager.

Will man das Übel an der Wurzel packen, so muß man den Weg in die Mitte der Gegner finden, muß den jungen Nachwuchs gewinnen. Von vielen Seiten ist in unseren Tagen darauf hingewiesen worden, daß Heer und Marine, die großen Erziehungsanstalten des Volkes, der Boden seien und die Mittel bieten, um den Verlorenen das Unsinnige ihres Strebens klarzumachen, sie den Krallen der Verführung zu entreißen.

Der ideale Zweck des Heeres, die Verteidigung von Haus und Hof gegen den äußeren Feind, ist dem stumpfsten Sinne klar, und kein Rekrut kann sich der Überzeugung verschließen, daß alle für einen stehen müssen, wenn das Ziel erreicht werden soll. Mächtiger als die Schule und der Fortbildungsunterricht muß die Belehrung in Heer und Marine wirken. Denken wir nur an die eigene Jugend. Wie schwer fällt es dem zu Spiel und Frohsinn aufgelegten Knaben, dem Vortrage des Lehrers aufmerksam zu folgen. Und der Fortbildungsschüler, der Lehrling, ist doch auch noch ein Knabe.

Digitized by Google

Wie unreif ist der junge Verstand zur Aufnahme politischer Unterweisung. Wie wenige Lehrer vermöchten den spröden Stoff richtig zu formen! Wie lange können bestenfalls die matten Eindrücke aus der Schule standhalten gegen die Wühlerei in den Werkstätten? —

In der Armee und in der Marine ist der Herangewachsene nicht zum Hören in enger Stube, sondern zu ernster, anstrengender Tätigkeit berufen, die Geist und Sinne schärft; die große Gemeinschaft der Kameraden aus allen Berufskreisen wirkt weckend und belebend; die Losreißung von Mutters Schürze und aus den gewohnten Verhältnissen verfehlen ihren Eindruck auf keinen. Die Einreihung ins Glied und die strenge Disziplin, die jeden mahnt, sein Bestes herzugeben, lockern den Acker für die befruchtende Saat. Zum Sämann ist der Offizier berufen, der einzige aus den gebildeten, nationalgesinnten Kreisen, dem es vergönnt ist, mitten ins Volk zu treten und hier den jungen Nachwuchs der Sozialdemokratie zu finden, der einzige, der mit mächtigen, wirkungsvollen Erziehungsmitteln ausgerüstet ist. Wie gewaltig diese Mittel sind, das zeigt jede Rekrutenbesichtigung. Was für gerade, kräftige, aufgeweckte, prächtige Kerle hat die Ausbildung weniger Monate aus den sonderbaren Gestalten gemacht, die im Oktober mit ihrem Bündelchen antraten! Sollte der Offizier nicht befähigt sein, auch die verkrümmten und verkümmerten Seelen gerade zu richten und für das Vaterland zu retten?

Eine ganze Reihe durchdachter und ernster Schriften beschäftigt sich mit diesem Gedanken, der auch in der nationalen Presse häufig erörtert wird. Neuerdings sind namentlich der Generalleutnant v. Liebert, Vorsitzender des Wahlverbandes gegen die Sozialdemokratie, General v. Zepelin und Major v. Hülsen mit überzeugender Wärme für ihn eingetreten.

Trotz der Eindringlichkeit, mit der die Mahnung und der Befehl des Offiziers auf den Soldaten wirken, ist die Aufgabe außerordentlich schwer. Seitdem nach den Schicksalsschlägen von 1806 die allgemeine Wehrpflicht unter begeisterter Zustimmung des ganzen Volkes an die Stelle des Söldnertums trat, bildet der Unterricht des Soldaten einen wichtigen Dienstzweig, der allmählich immer größere Bedeutung gewann und dessen vornehmste Kapitel, der wachsenden Erkenntnis gemäß, aus den Händen der Unteroffiziere in die der Offiziere gelegt worden sind. Über seine Pflichten gegen das Vaterland und den Kriegsherrn, über den Fahneneid, die Kriegsartikel, über die Gebote der Treue, des Gehorsams, der Tapferkeit und Standhaftigkeit und über vaterländische Geschichte wird der Mann durch den Offizier belehrt. Nicht vergeblich, wie wir alle in Krieg und Frieden erfahren haben, obschon durchweg die jüngsten Leutnants mit der Rekrutenausbildung betraut sind. Nun wird die Forderung gestellt, daß der Unterricht sich auf das politische Gebiet erstrecken solle, daß der Offizier dem gemeinen Manne das Widersinnige und Unheilvolle der sozialdemokratischen Bestrebungen klarmachen, die von der Irrlehre Ergriffenen in treue, überzeugte Staatsbürger wandeln, die übrigen für alle Zeit gegen das Gift feien solle. Nicht vereinzelt, sondern von vielen Seiten wird der ideale Wunsch laut, und patriotischer Eifer beginnt, ihm in der Armee Raum und Leben zu schaffen.

Sind die Hoffnungen, die sich darauf stützen, in großem Umfange erfüllbar? Wir dürfen uns keinen Illusionen hingeben, wir müssen der nackten Wirklichkeit

Digitized by Google

ins Gesicht sehen, und mancher Einsichtsvolle hat bereits darauf hingewiesen, wie fern dem Offizier und namentlich dem Leutnant, dem die Lebenserfahrung noch mangelt, die Politik liegt; wie leicht ein Mißgriff in der Behandlung des heiklen Stoffes ist, der weit mehr schaden möchte, als der beste Wille zu nutzen vermag. Jeder Dienstzweig muß durch Vorschriften geregelt, durch die Vorgesetzten kontrolliert werden. Ein so wichtiger Gegenstand wie die politische Unterweisung darf der Auffassung des einzelnen unter keinen Umständen anheimgegeben bleiben. Welche Regeln aber könnten dafür aufgestellt werden?

Ein anderes ernstes Bedenken ist aufgetaucht: Ist die Bildung des Offiziers der Aufgabe gewachsen?

Einige Schriften, von denen ich das durchdachte, von Geist, Kenntnissen und warmer Begeisterung erfüllte Buch des Hauptmanns Preuß „Die höheren Aufgaben des jungen Offiziers für Armee und Volk" (München 1906, Seitz und Schauer) nenne, meinen, daß die militärische wie die allgemeine Bildung des Offiziers gehoben werden müsse. Es wird die Einrichtung von Militär-Akademien mit zweijährigem Kursus vorgeschlagen, an die sämtliche Offiziere nach etwa vierjähriger Dienstzeit zu berufen seien; Akademien, die am Sitze unserer Universitäten gelegen, den Offizieren die Möglichkeit gewähren sollen, die Vorlesungen der bewährtesten Lehrer der Staatswissenschaften und der Geschichte zu hören. Preuß befürwortet die Erweiterung des Bildungsstoffes der Kriegsschulen durch Aufnahme systematischer Vorträge über Staats- und Volkswirtschaft, indem er auf die Bestimmungen in Frankreich hinweist, wo den Soldaten außer der patriotisch durchleuchteten Geschichte des Regiments, der Provinz und des Staates, außer den rühmlichen Taten französischer Krieger und den Pflichten des Bürgers gegen das Vaterland auch Berichte über Landwirtschaft und Industrie, über die Kolonien und Gesundheitspflege und dergleichen vorgetragen werden sollen, und wo jüngst der Lehrstoff an den Offizierschulen in derselben Richtung erweitert worden ist.

Zugleich wird die Abschaffung der Fähnrichsprüfung verlangt, wofür sich auch im Reichstage Stimmen erhoben haben. Der Offizieraspirant solle die Abgangsprüfung des Gymnasiums, Realgymnasiums oder der Oberrealschule bestanden haben, ehe er als Fahnenjunker eingestellt wird. In Bayern scheint sich diese Forderung bereits bewährt zu haben, auch in der Marine wird — infolge der hohen Anforderungen, die der Beruf des Seeoffiziers an seine wissenschaftliche Vorbildung stellt, sicherlich mit Recht — der Abiturient bevorzugt; und zweifellos kann allgemein dem Offizierkorps eine Schulbildung nur erwünscht sein, die keins seiner Mitglieder hinter den Anwärtern anderer Berufsarten zurückstehen läßt, abgesehen von den Vorteilen für den, der vorzeitig aus der Soldatenlaufbahn scheiden muß. Es fragt sich aber, ob das, was man an Kenntnissen und Gelahrtheit gewinnt, nicht durch Nachteile aufgewogen wird.

Wer an einer Musterung der Wehrpflichtigen teilgenommen, wer dabei die auffallend häufigen Körperverbildungen, die schwach entwickelte Brust, die schlaffen Muskeln der akademischen Jugend betrachtet hat, wer bei einem Studentenkommers die erschreckend große Zahl der bebrillten jungen Gesichter bemerkt hat, wird mich verstehen. Vor kurzem ist eine auf Tausende von Beobachtungen in mehreren Armee-

Digitized by Google

korps gestützte Statistik veröffentlicht worden, die erweist, daß der Prozentsatz der Untauglichen unter den Abiturienten eine enorme Höhe erreicht. Gebrechliche und schwachsichtige Leute aber kann man nicht zum Offizier machen, und der große, schon jetzt schwer zu deckende Bedarf rechtfertigt die größte Vorsicht. Nicht eher darf man der Forderung nachgeben, als bis die gesundheitsschädlichen Wirkungen der Schulbank beseitigt sind. Daß das bis zu einem befriedigenden Grade möglich ist, zeigen die Kadettenanstalten, in denen die Bedingungen der höheren Realschule ohne Schädigung der Gesundheit erreicht werden; und neuerdings mehren sich ja auch auf den höheren Schulen die Bestrebungen, die körperliche Entwicklung der Zöglinge dadurch zu fördern, daß dem Turnen und dem Sport überhaupt mehr Zeit und Aufmerksamkeit gewidmet wird, als es bisher der Fall war.

Ebenso vorsichtig muß man die Vorschläge prüfen, die dem Fähnrich und dem jungen Offizier weitere wissenschaftliche Entwicklung, das Erwerben staats- und volkswirtschaftlicher Kenntnisse ermöglichen sollen. Auch sie nötigen zu längerem Verweilen oder erneutem Platznehmen auf der Schulbank. Nur wenige Fähnriche werden auf der Kriegsschule dauernde Vorteile von dem Unterricht in diesen Fächern ziehen, der schwerlich in die Tiefe gehen kann; und die Masse der jungen Offiziere nach vier- bis fünfjähriger Dienstzeit wieder in die Schulstube und die notwendige Schuldisziplin zu zwingen, ist ein bedenkliches Experiment, dem sich auch die Forderungen des Truppendienstes entgegenstellen. Jedes Bataillon, jedes Kavallerie-Regiment, jede Artillerie-Abteilung würde dauernd zwei bis drei Offiziere auf den vorgeschlagenen Militär-Akademien haben. Die Abgabe kann die Truppe nicht ohne ernsten Schaden leisten. —

Eine Reihe der bedeutendsten Männer, die nicht nur als militärische Kapazitäten anerkannt worden sind, hat die beklagte kärgliche Schulbildung des Kadettenkorps genossen, Moltke, Roon, Blumenthal, Göben z. B., und in unseren Tagen haben zwei ehemalige Kadetten, die Minister v. Budde und v. Podbielski, ein glänzendes Zeugnis dafür abgelegt, daß zu außerordentlichen Leistungen eine gesteigerte Schulbildung kein unbedingtes Erfordernis ist.

Nicht mit Unrecht klagt dagegen die Öffentlichkeit über das Versagen der Studierten auf manchen Berufsgebieten. Das Wort „Assessorismus“ klingt trotz augenscheinlicher Übertreibung der Schäden unerfreulich in unseren Ohren, während doch gerade der im Verwaltungsdienst verwendete Jurist Staats- und Volkswirtschaft studiert haben muß. Im praktischen Verwaltungsfach haben sich demgegenüber viele Offiziere des Heeres und der Marine aufs beste bewährt, sowohl in den Kolonien wie in der Heimat.

Auch die Erfahrungen anderer Völker müssen wir zu Rate ziehen, und überall sehen wir, daß Gelehrsamkeit und Schulweisheit für die Betätigung der Schaffenskraft keine entscheidende Rolle spielen, daß Tüchtiges und Großes auch mit mäßiger Bildung geleistet, ja daß auf praktischem Gebiete der gelehrte Deutsche von mindergebildeten häufig überflügelt wird.

Alle diese Gründe müssen uns zu sorgsamer Prüfung bestimmen, damit wir keinen unfruchtbaren und schädlichen Weg einschlagen. Ich glaube, daß wir uns hüten müssen, an dem Altbewährten zu rütteln, ehe wir nicht unbedingt Besseres an seine Stelle setzen können. Vor allem dürfen wir nichts unternehmen, was unserem jungen

Digitized by Google

Offizier die Frische des Geistes und des Körpers, die zähe Widerstandskraft rauben könnte, die das erste Erfordernis für den sind, der dem waffentragenden Bürger Vorbild und Führer sein soll.

Das Leben, nicht das Lernen formt den Mann. Es genügt, wenn er als Knabe und Jüngling so viel Wissen erwirbt, daß er den Lehrstoff, den das Leben bietet, aufnehmen und nutzbringend verarbeiten kann. Wohl aber ist zu erwägen, ob die praktische Lebensbetätigung des jungen Offiziers sich nicht reicher und eindringlicher gestalten läßt, ob man nicht Mittel und Wege finden kann zu einer Lebensschulung, die ihn vor Einseitigkeit und Vorurteilen bewahrt, die es ihm mehr als bisher ermöglicht, in die Gedankenwelt des Soldaten einzudringen.

Was könnte dazu nützlicher sein, als wenn der Offizieraspirant möglichst lange den gleichen Strang mit dem gemeinen Manne zieht, neben ihm in Reih und Glied steht, Leid, Lust und Mühe mit ihm teilend?

Die Marine steht dem Landheere hier weit voran und kann ihm zum Muster dienen. An Bord ist das Zusammenleben zwischen Offizier und Mannschaft im Dienste wie in der Freizeit viel enger als in der Armee, keine Falte in der Seele seiner Untergebenen fast bleibt dem Seeoffizier verborgen. Außerdem aber tut der Seekadett ein volles Jahr hindurch den Dienst des Matrosen, Schulter an Schulter mit diesem versieht er in der Takelage die Verrichtungen, von deren richtiger Ausführung die Sicherheit des Schiffes abhängt; und gerade dies ist wohl geeignet, den Offizieraspiranten dem gemeinen Mann näher zu bringen.

Im Landheere hat der gesteigerte Bedarf an Offizieren, der zu schneller Besetzung der offenen Stellen zwang, eine Praxis geschaffen, deren Änderung wünschenswert erscheint. Wenige Monate nach dem Eintritt wird der Fahnenjunker, der sich anstellig zeigt und gut führt, Unteroffizier, nach halbjähriger Dienstzeit wird er zum Fähnrich befördert und auf die Kriegsschule geschickt. Die kurzen Wochen zwischen dem Offiziersexamen und der Ernennung zum Leutnant bringen ihn dem Soldaten nicht näher. Er trägt schon den Degen und den Überrock, wird von den Leuten bereits als Offizier betrachtet. Verschieden wird bei den Truppenteilen das Zusammenwohnen des Fahnenjunkers mit der Mannschaft in der Kasernenstube bewertet. Vielfach hält man 4 bis 6 Wochen für ausreichend. So lehrreich der Dienst als Korporalschafts- oder Berittführer ist, das halbe Jahr zwischen Eintritt und Kriegsschule ist zu kurz, als daß der jugendliche, im Frühbeet gezogene Unteroffizier die volle Verantwortung tragen und mit ihrer Last auf der Schulter ernste Erfahrungen sammeln könnte. Allzuschnell fliegen die paar Wochen vorüber, allzuschnell verwischen sich die Eindrücke.

Schlimmer noch steht es um den Zögling des Kadettenkorps, der, als Fähnrich oder gar als Offizier in die Armee tretend, nie der Kamerad des Soldaten, sondern von Anfang an sein Vorgesetzter ist.

Nach längerer Dienstzeit gleicht sich der Mangel zwar meistens aus. Anderthalb Jahrzehnte des steten Verkehrs mit den Untergebenen geben unseren Hauptleuten und Rittmeistern die Unterlage für eine richtige Beurteilung und machen sie mit Sinn und Denkungsart des Mannes vertraut. Der junge Offizier aber, dem die Rekrutenausbildung übergeben werden muß, leidet überall sichtlich unter seiner Unerfahrenheit, die das volkstümliche, vertrauenheischende Eingehen auf die Besonderheiten der Berufs-

Digitized by Google

zweige und der Persönlichkeiten wie die Stellung zu den Unteroffizieren erschwert. Ich halte es für sicher, daß die Bestimmung, jeder Offizieraspirant, ob er im Kadettenkorps erzogen sei oder nicht, habe ein volles Jahr als Gemeiner und Unteroffizier zu dienen und mindestens 3 Monate mit der Mannschaft die Kasernenstube zu teilen, sehr nützlich und viel besser wirken würde als die Ausdehnung und Verlängerung der Studien.

Die Mißgriffe in der Behandlung der Leute müßten sich zweifellos vermindern. Das Vertrauen des Soldaten zum Offizier und zum Offiziersstande würde sich heben, und der Verleumdung würden manche Handhaben entzogen werden.

Nicht, daß bis heute Vertrauen und echte Kameradschaft zwischen dem Offizier und seinen Untergebenen gefehlt hätte, im Gegenteil; warmherzige Fürsorge für den gemeinen Mann war immer Grundsatz im deutschen Offizierkorps. Treue um Treue bildete das feste Band zwischen beiden. Wer daran zweifeln wollte, der frage bei den alten Soldaten nach ihren Hauptleuten und Rittmeistern. Selten wird er etwas anderes als Lob und Anerkennung hören. Viele hängen bis ans Lebensende mit Liebe an ihren ehemaligen Kommandeuren. Wie sollten sich die Hunderttausende in den Kriegervereinen zusammenscharen, wenn sie im Dienste geschunden und mißhandelt wären? Wir hätten keinen unserer Siege erfochten ohne das unerschütterliche gegenseitige Vertrauen.

Aber vor dreißig, vierzig, fünfzig Jahren gab es die Sozialdemokratie noch nicht, die heute das Fundament des Staatslebens zu untergraben trachtet, die das Gift des Mißtrauens und des Hasses sät. Sollen die segensreichen Eindrücke der Militärdienstzeit nach der Entlassung noch so wirksam fortleben, daß trotz der bösartigen und gefährlichen Verhetzung kein Wanken in den Reihen der Landwehr und des Landsturms zu besorgen sei, so muß man auf die Beseitigung jedes Mangels in unseren Einrichtungen, auf ihre höchste Vollkommenheit sinnen.

Die Durchführung des Vorschlages, der hier nicht zum erstenmal gemacht wird, sondern bereits seit längerer Zeit hochstehende Männer beschäftigt, würde nicht auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen. Das halbe Jahr, um das sich in der ganzen Armee das Avancement zum Offizier hinausschieben würde, könnte ertragen werden. Die Patentnachteile der Kadetten kann man nachträglich ausgleichen. Den Schultern der Eltern, deren Söhne fortan ein halbes Jahr länger auf die Beförderung zum Offizier zu warten haben, wird keine besondere Mehrbelastung aufgebürdet, und auch dem Staate dürften kaum erhebliche Kosten erwachsen.

Daß das Durchschnittsalter der jungen Offiziere etwas zunimmt, wird jedermann für vorteilhaft halten. Selbst die Beteiligten werden das, wenn auch zum Teil erst in reiferen Jahren, erkennen, wenn die Prüfungszeit als gemeiner Soldat und als Unteroffizier Früchte trägt. Ich weiß wohl, daß die Stubenkameradschaft in der Kaserne dem verwöhnten Jüngling aus höheren Gesellschaftsschichten Opfer auferlegt und kein Vergnügen ist, ja daß sie sogar zum Verkehr mit Elementen zwingt, denen man gern aus dem Wege geht. Denn vom Heeresdienst sind nur die mit Zuchthaus bestraften Verbrecher ausgeschlossen. Aber gerade das ist der Zweck der Maßregel. Der zukünftige Offizier muß auch die minderwertigen Teile des Heeresersatzes, ihre Charakteranlagen, die Ursachen ihrer Verfehlungen kennen lernen. Wie will er sonst später als Vorgesetzter in gerechter Weise Milde und Strenge walten lassen? Diese

Digitized by Google

Stubengemeinschaft ist die Werkstatt, in der das weiche Eisen zu zähem, hartem Stahl geschmiedet wird. Und die enge Kameradschaft mit den Ärmsten und Einfachsten aus unserem Volke wird dem Begüterten und Verweichlichten für sein Leben eine heilbringende Erinnerung und Mahnung sein.

Die Muttersöhnchen aber — wenige nur, wie wir hoffen dürfen —, die sich durch die verschärften Bedingungen von der Offizierslaufbahn abschrecken lassen, die kann die Armee entbehren.

Besser als Vorträge über Staats- und Volkswirtschaft, die darum nicht völlig zu verwerfen sind, wird solch eindringliche und abhärtende Erziehung bei der Truppe, geleitet vom Hauptmann und Rittmeister, überwacht vom Regimentskommandeur und unter den Augen des eigenen Offizierkorps, den Fahnenjunker für die schwere Aufgabe rüsten, die unsere Zeit dem Offizier stellt. In dieser strengen Zucht wird er schnell zum Manne reifen, sich leichter von Torheiten und Irrungen fernhalten, und die Mannschaft wird zu dem so herangebildeten jungen Vorgesetzten, der in die kleinsten Geheimnisse des täglichen Dienstes eingeweiht ist, mit erhöhter Achtung emporblicken.

Mit politischem Unterricht aber belaste man ihn trotzdem nicht. Die wenigen Worte, die über dieses Thema zu sprechen sind und nachhaltigen Eindruck hervorbringen können, die überlasse man dem Hauptmann, dessen Erfahrung die rechte Gelegenheit bei feierlichem Anlaß schon ergreifen wird. —

Hält man eine Verlängerung der Schulzeit, eine Ausdehnung der wissenschaftlichen Vorbildung des Offiziers nicht für erforderlich und nicht für zweckmäßig, so werden doch alle darüber einig sein, daß seine Fortbildung nicht nur auf militärischem, sondern auch auf wissenschaftlichem Gebiete mit allen Mitteln gefördert werden müsse. Je höher und vielseitiger die allgemeine Bildung, die nicht mit Gelehrtheit verwechselt werden darf, um so besser. In dieser Richtung könnte mehr geschehen, als die knappen Geldmittel heute zulassen.

Durch Vermehrung der Kommandos zu den anderen Waffengattungen, zu den zahlreichen technischen Anstalten in der Armee, durch Erleichterung lehrreicher Reisen, durch Urlaubserteilung zum Studium großer, industrieller Werkstätten, durch Austauschkommandos zwischen Marine und Landheer könnte man viel zur Erweiterung des Blickes, zum Erwerb der weltgewandten Tüchtigkeit beitragen, um die wir die Engländer beneiden. Denn die Zahl der Offiziere, die in unseren Kolonien ähnliche Vorteile genießen, ist recht klein. Auch in dieser Hinsicht ist die Marine besser gestellt als das Heer; ihren Offiziersaspiranten und jungen Offizieren bietet sich von Anfang an Gelegenheit, in der weiten Welt den Blick zu schärfen, die allgemeine Bildung zu erweitern, sich Weltgewandtheit und Welterfahrung anzueignen.

Kostenlos oder mit geringem Mehraufwande würden sich die Erfahrungen und die Kenntnisse anderer Berufskreise im Offizierkorps verbreiten lassen, wenn man hervorragende Männer für Vorträge selbst in entlegenen Garnisonen, und gerade in diesen, gewänne. Hierzu könnten auch geeignete Offiziere des Beurlaubtenstandes, Ärzte, Intendantur- und Gerichtsbeamte herangezogen werden. Man täte gut, das Programm für die geistige Tätigkeit in den Wintermonaten zu erweitern, es auf die neuen Probleme der Wissenschaft und der Technik auszudehnen, es nicht auf allzu häufig wiederholte Themata der Kriegsgeschichte und des täglichen Dienstes zu beschränken.

Digitized by Google

Dem Studium fremder Sprachen muß höherer Wert beigelegt werden. Hier läßt den Deutschen sein sonst so vortrefflicher Schulunterricht im Stich. Die Anstrengungen unserer Gelehrten und Gebildeten, sich mit dem Franzosen oder dem Engländer zu verständigen, sind oft recht kläglich. Wie vielen unserer Offiziere würde ein Kursus nach der Methode der Berlitz-Schulen erwünscht und nützlich sein! Wie vielen aber fehlen die Mittel dazu!

Unsere Regimentsbüchereien sind allzu dürftig ausgestattet, und die Benutzung der Divisions-Bibliotheken ist den Offizieren in kleinen Garnisonorten recht erschwert. Ein Zuschuß zu den Lesezimmern in den Kasinos würde nötig sein, wenn man dort die vornehmsten und besten Zeitschriften finden soll.

Auf einen Umstand noch weise ich hin. Die Opferwilligkeit und Pflichttreue des deutschen Offiziers tragen schwere Bürden und Entbehrungen. Eine der schwersten Lasten ist das geisttötende Einerlei in entfernt gelegenen, kleinen Garnisonen, wo durch allzulangen Aufenthalt Lebensmut und Streben erschlaffen, der Gesichtskreis einschrumpfen muß. Ohne die Nachteile eines häufigen Personalwechsels im Offizierkorps eines Regiments zu verkennen, glaube ich doch, daß die Vorgesetzten die Erhaltung der frischen Kraft durch vermehrte Anträge auf Versetzung in andere Provinzen begünstigen sollten. Auch das würde den Zielen zugute kommen, die dem Offizierkorps gesteckt sind. —

Man wird mich nicht mißverstehen; man wird nicht annehmen, daß ich die rein militärische Ausbildung des Offiziers aus den Augen ließe. Die bleibt selbstverständlich die Hauptsache. In allererster Linie muß der Soldat in seinem Offizier den umsichtigen, gewandten, auf alle Wechselfälle des Krieges gewappneten Führer sehen. Dem Vertrauen zum Vorgesetzten folgt von selbst auch das von Mensch zu Mensch, das der Erziehungsarbeit die Herzen öffnet. Ich habe hier nur die außerhalb des militärischen Gebietes liegenden Werte hervorgehoben, um über die Anforderungen an die wissenschaftliche Bildung des Offiziers zur Klarheit zu kommen.

Niemand wird auch daran zweifeln, daß Berufstüchtigkeit, Lebenserfahrung, wissenschaftliche und praktische Bildung wenig helfen, wenn sie nicht zur Stählung des Charakters und des Willens dienen. Das Wichtigste für die Nachwirkung der Heeresschulung bleibt allezeit, daß der Offizier dem Untergebenen ein Vorbild der Ehre und der Mannhaftigkeit sei. Ein Beispiel, wie es die Kommandanten des alten und des jungen „Iltis“ gegeben haben, begeistert Jung und Alt, verfehlt seinen Einfluß auch auf den Sozialdemokraten nicht.

Die Geschichte der letzten hundert Jahre gibt uns das Recht, zu hoffen, daß das deutsche Offizierkorps, wenn die Sonne einer tatenfrohen, furchtlosen Politik das Herz des Volkes erwärmt und wach hält, die schweren Aufgaben der Gegenwart lösen, das Vaterland vor einem inneren Jena schützen wird.

von Alten,
Generalleutnant z. D.

Digitized by Google

Die französischen Flottenmanöver im Jahre 1906.

Dank dem vollen Verständnis, das der französische Marineminister Thomson im Gegensatz zu seinem Vorgänger Pelletan den Aufgaben der Flotte entgegenbringt, konnten in diesem Jahre Flottenübungen großen Stiles abgehalten werden, zu denen vom 3. Juli bis 4. August sämtliche heimischen Geschwader, das Reservegeschwader des Mittelmeeres und eine mobil gemachte Küstenpanzerdivision im Mittelmeer unter dem Befehl des Vizeadmirals Fournier vereinigt waren. Zu diesen Seestreitkräften traten zeitweilig die Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen des Mittelmeeres.

Ziel und Zweck der diesjährigen Übungen ist vom Leiter in seinem Tagesbefehl bei Übernahme des Kommandos und noch eingehender einem Berichterstatter des „Moniteur de la flotte“ gegenüber, wie folgt, umschrieben worden:

„Von den drei möglichen Arten der Flottenübungen — Aufklärung, Aufsuchen und Vereinigung; strategische Manöver; taktische Übungen — ist mit Rücksicht auf die Kosten und ihren Wert hinsichtlich der abzuleitenden Lehren die letzte gewählt worden. Aus der angewandten Taktik wird sich immer eine im Kriege anwendbare Lehre ziehen lassen. Die Aufgabe des französischen Flottenführers im Kriege wird sein, den Feind zu schlagen, er hat kein anderes Ziel als die Vernichtung der feindlichen Hauptmacht. Dazu muß er alle Schiffe der ersten Linie in der Hand haben und die der zweiten zurückhalten, um dem Feind den Garaus zu machen und ihm den Rückzug abzuschneiden. Daher muß vor allen Dingen die Flottentaktik ausgebildet werden. Bisher hat man in Frankreich nur Geschwadertaktik getrieben, die man aus der Divisionstaktik entwickelte. Man sagte sich, was man von drei auf sechs Schiffe übertragen hat, wird man auch von sechs auf zwölf Schiffe übertragen können. Das war ein Trugschluß, die Schwierigkeiten werden schon groß, wenn man von der Division auf das Geschwader übergeht, sie werden unüberwindlich, wenn man zwei Geschwader zusammensetzt, und dies tritt in noch höherem Maße bei drei Geschwadern unter einer Führung ein.

Man muß den genau entgegengesetzten Weg einschlagen: vom Schwierigsten, der Flottentaktik, ausgehen und zur Geschwader- und Divisionstaktik heruntersteigen, die dann nur leichtes Spiel sind. Auf diesem Wege ist man zu dem Grundsatze gekommen, daß die Division die taktische Einheit ist, die beharrlich ihrem Führer folgt, der wiederum seine Bewegungen nach denen des Geschwaderchefs regelt. Diese Vereinfachung im Organismus der Flotte gestattet ihre Führung ohne Signale und Kompaß und gewährt einen unschätzbaren Vorteil, wenn man, wie die Logik es verlangt, mit gleichzeitigen Bewegungen des Ganzen vorgehen will.

Zu diesem taktischen Grundsatze kommt dann die grundlegende Schießregel, daß jedes Schiff das ihm nächste feindliche unter Feuer nimmt, und der Umstand, daß die Abstände der Divisionen so bemessen sind, daß eine gegenseitige Feuerbehinderung nicht eintreten kann, die einzelnen Schiffe ununterbrochen feuern und das Höchstmaß der Feuerwirkung erreichen können.

Bei den Übungen wird die Flotte aus drei Geschwadern zu je sechs Linienschiffen bestehen; der Feind wird durch eine Anzahl von Kreuzern dargestellt werden,

Digitized by Google

die eine Linie von gleicher Länge bilden können; man wird daher imstande sein, die im vorigen Jahre mit dem Mittelmeergeschwader allein erprobte Taktik zu üben, die im Laufe des Jahres in den Geschwadern eingeübt und schriftlich niedergelegt ist." —

Im Tagesbefehl sagte der Flottenchef dann:

„Der für die diesjährigen Flottenübungen aufgestellte Plan verfolgt vorwiegend den Zweck, vom Flottenchef bis zum letzten Mann einen jeden innerhalb seiner Pflichten und Verantwortlichkeit mit der Aufgabe vertraut zu machen, die ihm im Flottenkampfe zufällt.

Die Ausbildung wird methodisch vor sich gehen, unter Anwendung der neuen taktischen Grundsätze, mit denen die Flotte sich vertraut machen wird. Sie geben ihr die Mittel in die Hand:

wenn nötig, ohne Signale und Kompaß zu manövrieren;

ein gut gezieltes, fortlaufendes Feuer zu unterhalten, indem sie alle Schiffe in guter Kampfstellung hält, was auch der Feind mache, ohne eins überlegenem, vereintem feindlichen Feuer auszusetzen;

zum Aufsuchen des Feindes, für die taktischen Marschbewegungen, Angriffe oder Abwehr der Streitkräfte Verfahren anzuwenden, die bei ihrer allgemeinen und einfachen Eigenart jederzeit verwendbar sind.

Der Kampf wird sich also in einem Zusammenhang von Bewegungen abspielen, in deren Ausführung die Besatzungen so gedrillt (rompus) werden sollen, daß sie ohne Unordnung und Überraschung erfolgen.

Keine andere Ausbildungsweise verspricht bei unseren gewöhnlich getrennt operierenden und unter verschiedenen Bedingungen in Dienst gehaltenen Geschwadern solchen Nutzen wie diese.

Die neue Taktik wird uns außerdem gestatten, den größtmöglichen Nutzen aus dem Fortschritte unserer Feuerleitung und Schießausbildung zu ziehen, der sich als Folge der Einrichtung unserer neuen Schiffsartillerie-Schießschule und der Verbesserung unserer Visiereinrichtungen ergeben wird." —

Zunächst sei im folgenden die Zeiteinteilung der Übungen, die im allgemeinen innegehalten worden ist, dann die Zusammensetzung der Flotte, Aufmarsch und Vereinigung dargestellt, sodann seien die Übungen selbst, nach ihrer Art zusammengefaßt, und schließlich die Ergebnisse, soweit dies nach den Zeitungsberichten angängig ist, besprochen.

1. Die Zeiteinteilung der Übungen.

3. Juli: Zusammentritt der Flotte, Beginn der Übungen.

1. Geschwader (Reserve- des Mittelmeers) in Toulon: Allgemeine Signalübung nachmittags Einschiffung der Reservisten, 6 Uhr 45 Min. abends Ankerlichten allgemeine Signalübung in See.
2. Geschwader (Mittelmeer-) in Algier: Allgemeine Tag- und Nachtsignalübung.
3. Geschwader (Nord-) in Mers-el-Kebir: Allgemeine Tagsignalübung, um 10 Uhr abends abgeblendet Anker auf, Sicherung in See gegen Angriffe der 5. Torpedobootsflottille des Mittelmeeres, die 4 Uhr nachmittags von Oran zur Überwachung des Auslaufens des Geschwaders in See gegangen ist. Der Angriff

Digitized by Google

muß vor 1 Uhr morgens am 4. Juli erfolgt sein. Die Flotte geht darauf nach Algier.

4. Juli: 1. Geschwader: Üben der Flottengefechtstaktik, allgemeine Nachtsignalübung.
2. Geschwader: 2 Uhr nachts lichten die Kreuzer, 4 Uhr nachts die Linienschiffe Anker, um die Vereinigung mit dem 3. Geschwader herbeizuführen, die nachmittags erfolgen muß. Es wird zunächst in Gefechtsordnung mit vorgezogenen Kreuzern, in der Nacht in Marschordnung gefahren.
3. Geschwader: Die Kreuzer gehen nach Beendigung des Torpedoangriffs zum Aufsuchen des 2. Geschwaders vor, die Linienschiffe folgen und üben Flottengefechtstaktik.

5. Juli: 1. Geschwader übt Flottengefechtstaktik, die Kreuzer des 2. und 3. Geschwaders suchen das 1. Geschwader auf und führen ihr Gros heran, die Vereinigung der gesamten Flotte findet gegen Mittag statt. Nachmittags Flottenübungen in Gefechtsordnung, Linie, Kiellinie, Staffel; nachts abgeblendet Fahren in Marschordnung bis Mitternacht.

6. Juli: Um Mitternacht Beginn der Feindseligkeiten gegen Algier, Auseinanderziehen der Flotte ohne Signal zur Einnahme der Angriffsstellungen gegen den Platz, Angriffsübung, Einlaufen und Ankern, Vorräte auffüllen.

7. Juli: Auffüllen der Vorräte.

8. Juli: Ruhe.

9. Juli: Vormittags Ankerlichten der Flotte, Auseinanderziehen der Geschwader zu Übungen gegen einen dargestellten Feind. (Manöverkartuschen.) Nachts Fahren ohne Lichter, Fühlunghalten zweier Geschwader, für das andere Einscheren einzelner Schiffe.

10. Juli: Bei Tagwerden Sammeln der Flotte. Gefechtsbild 1 mit veränderlichem Abstande und Fahrt; nachmittags vor 2 Uhr Ankern vor Bougie, Ausbringen der Schutzsperre, Sicherheitsdienst gegen Angriff der 4. und 5. Torpedobootsflottille des Mittelmeeres.

11. Juli: Verfolgung der Torpedoboote durch eine Torpedobootsjägerdivision, die danach zur Flotte zurückkehrt, nach Philippeville. Nach dem Frühstück Einnehmen der Geschwadersperre, Ankerlichten. Nachmittags Üben des Durchbruches in Kolonnen aus Kiellinie, Dwarslinie und Staffel. Zwei der Geschwader bleiben vereint in See, das andere sucht die Torpedoboote aus Philippeville zum Angriff auf erstere anzusetzen.

12. Juli: Morgens Sammeln der Flotte, Gefechtsbild 1 mit Manöverkartuschen; nachmittags dasselbe mit Einsatzrohren. Die Kreuzer machen Aufklärungsübungen und stoßen in der Nacht zur Flotte.

13. Juli: Morgens das 3. Geschwader vor Philippeville, das 1. und 2. Geschwader vor Bona zu Anker zum Auffüllen der Vorräte. Die Reservistenkanoniere: Geschützschießen an Bord des „Alger", alle Reservisten Gewehrschießen.

14. Juli: Nationalfesttag.

15. Juli: Ruhe.

16. Juli: Vereinigung der Flotte durch die vorgesandten Kreuzer bis 11 Uhr vormittags. Nachmittags Gefechtsbild 2, Manöver gegen Überflügelung, nachts

Digitized by Google

Sicherheitsdienst gegen die 3. Torpedobootsflottille des Mittelmeeres, die einem der Geschwader zugeteilt ist.

17. Juli: Angriff der 2. Unterseebootsflottille des Mittelmeeres auf die vor Biserta eintreffende Flotte, die in den See einläuft und mit Auffüllen der Vorräte beginnt.

18./19. Juli: Ausrüstungsübung.

20. Juli: 9 Uhr vormittags läuft die Flotte aus, Klar Schiff zum Gefecht, Gefechtsbild 1. 5 Uhr nachmittags Beginn der Feindseligkeiten gegen Biserta.

21. Juli: Beschießung und Landung gegen Biserta, Angriff der Torpedo- und Unterseeboote.

22. Juli: 4 Uhr morgens Ende der Feindseligkeiten, die Flotte ankert vor Biserta, in das die Schiffe einlaufen, die mit dem Auffüllen der Vorräte nicht fertig geworden sind.

23. Juli: Um Mitternacht lichten zwei Aufklärungsgruppen Anker und suchen ein bestimmtes Schiff. Nachdem sie es gefunden, bilden sie eine bewegliche Vorpostenlinie zwischen Sardinien und Minorca. Die Flotte lichtet 6 Uhr morgens Anker. Gefechtsbild 2, Überflügelung des Feindes durch die Flotte. Nachmittags suchen die Kreuzer einen von Cagliari kommenden Kreuzer abzufangen, die Linienschiffe machen Rammübungen mit Schießen aus Einsatzrohren gegen eine von „Brennus" geschleppte Scheibe. Nachts fährt die Flotte in drei getrennten Gruppen und übt Nachtsignale.

24. Juli: Die drei Geschwader durchbrechen getrennt die Vorpostenkette der Panzerkreuzer, die Kreuzer bewirken die Vereinigung der Geschwader. Nachts bei der Vorüberfahrt am Golf von Ajaccio Sicherheitsdienst gegen die 2. Torpedobootsflottille des Mittelmeeres.

25. Juli: Vormittags vollständige Durchführung des Gefechtsbildes 1, nachmittags Üben des Gefechtsbildes 2, nachts Sicherheitsdienst gegen die 1. Torpedobootsflottille des Mittelmeeres.

26. Juli: Geschützschießübung der schweren und Mittelartillerie, nachts Einlaufen in Toulon.

27. Juli: Ausschiffung der Reservisten vor 8 Uhr morgens, allgemeine Ausrüstung.

28. Juli: Ausrüstungsübung.

29. Juli: Ruhe.

30. Juli: Parade des Landungskorps, nächtliches Auslaufen der Flotte.

31. Juli bis 2. August: Torpedoschießen, Gefechtsübungen, Übungen mit den Torpedo- und Unterwasserbooten.

3. August: Die Flotte läuft in Toulon ein.

4. August: Beendigung der Übungen.

Für die letzten 3 Tage sah die Zeiteinteilung keine nähere Bestimmung vor, da der Marineminister für einen der Tage seine Anwesenheit in Aussicht gestellt hatte. Es wurden Angriffe auf Toulon und Marseille vorgenommen, letzterer bildete am 3. August im Beisein des Marineministers nach Vorführung des Gefechtsbildes 1a den Abschluß.

Digitized by Google

2. Zusammensetzung der Übungsflotte.

Chef der Flotte: Vizeadmiral Fournier.
Chef des Stabes: Linienschiffskapitän Chochoprat.
Flottenflaggschiff: Linienschiff „Brennus".

1. (Reserve-) Geschwader.
Kontreadmiral Germinet.

Linienschiffe:
„Brennus" (F),
„Hoche",
„Charles Martel"
(Reservedivision des Mittelmeeres);

Küstenpanzer:
„Requin" (F),
„Indomptable",
„Caïman"
(Aus der Reserve in Dienst gestellt);

Kreuzer:
„Alger",
„Lahire";

Torpedobootsjäger:
„Claymore".

2. (Mittelmeer-) Geschwader.
Vizeadmiral Touchard.

Linienschiffe:
„Suffren" (F),
„St. Louis",
„Charlemagne",
„Jéna" (F),
„Bouvet",
„Gaulois".

1. Leichtes Geschwader.

Panzerkreuzer:
„Jeanne d'Arc" (F),
„Kléber";

Kreuzer:
„Du Chayla",
„Lalande",
„Galilée";

Torpedobootsjäger:
„Mousqueton",
„Arc",
„Arbalète",
„Carabine",
„Sarbacane",
„Dard".

3. (Nord-) Geschwader.
Vizeadmiral Gigon.

Linienschiffe:
„Masséna" (F),
„Jauréguiberry",
„Carnot";

Küstenpanzer:
„Bouvines" (F),
„Amiral Tréhouart",
„Henri IV.".

2. Leichtes Geschwader.

Panzerkreuzer:
„Gloire" (F),
„Léon Gambetta",
„Amiral Aube";

Kreuzer:
„Forbin",
„Cassini";

Torpedobootsjäger:
„Bombarde",
„Flamberge",
„Catapulte",
„Baliste",
„Bélier",
„Arquebuse".

Zusammen also 43 Schiffe und Fahrzeuge, zu denen vorübergehend die Torpedoboots- und die Unterseebootsflottillen des Mittelmeeres traten.

Von den Schiffen waren ständig mit voller Besatzung in Dienst nur das Mittelmeergeschwader und einige Kreuzer des Nordgeschwaders, dieses selbst hatte erst am 1. April die über Winter verminderten Besatzungen aufgefüllt. Die Reservedivision des Mittelmeergeschwaders war mit Bereitschaftsbesatzung in Dienst, die dem 1. Geschwader zugeteilten Küstenpanzer in der Reserve, beide füllten die Besatzungen mit Reservisten am 3. Juli auf, die Küstenpanzer waren am 25. Juni in Toulon, „Claymore" am 18. Juni in Cherbourg in Dienst gestellt, am 23. von dort in See gegangen und am 30. in Toulon eingetroffen. Die Mobilmachung vollzog sich in bester Ordnung.

Bei den Gefechtsbildern wurde der Feind dargestellt durch die Kreuzer „Alger", „Lalande", „Galilée", „Forbin", „Cassini" sowie die Torpedobootsjäger „Arbalète", „Sarbacane", „Dard", „Catapulte", „Bélier", „Arquebuse", die mit 6 hm Schiffsabstand eine 60 hm lange Linie bildeten.

Digitized by Google

3. Der Aufmarsch zum Manöver.

Das 3. (Nord-) Geschwader hatte am 20. Juni Brest verlassen, war am 25. in Mers-el-Kebir eingetroffen und hatte die Reise zu Aufklärungs- und taktischen Übungen benutzt. Es ging am 3. Juli abends 10 Uhr in See mit vorgeschickten Kreuzern zum Aufsuchen des 2. (Mittelmeer-) Geschwaders. Dieses war am 28. Juni von Toulon aus in See gegangen und am 30. in Algier eingetroffen; am 4. Juli hatte es Algier verlassen, um mit seinen Kreuzern die Vereinigung mit dem 3. Geschwader anzustreben. Sie erfolgte im Laufe des Tages, und beide Geschwader suchten nunmehr unter Befehl des Vizeadmirals Touchard das 1. Geschwader auf, das am 3. Juli gegen Abend mit dem Flottenchef, der am Morgen seine Flagge auf „Brennus" geheißt hatte, von Toulon ausgelaufen war und seinerseits die Kreuzer vorschickte. Die Vereinigung der Flotte fand ohne Schwierigkeit am 5. Juli $10^1/_2$ Uhr vormittags statt.

4. Die Übungen.

Ich fasse wiederum die Übungen nach ihrer Art zusammen, um einen Gesamtüberblick zu ermöglichen, der durch eine chronologische Beschreibung sehr erschwert würde. Aus den Berichten ist zu entnehmen, daß diesmal bei allen Übungen eine Kriegslage vorausgesetzt wurde und daß die Aufgaben der beteiligten Streitkräfte bezeichnet waren. Ich werde die Reihenfolge innehalten: Taktische Übungen und Gefechtsbilder, Aufklärungsübungen, Torpedoboots- und Unterseebootsangriff und -abwehr, Schießübungen, Angriffe auf Küstenwerke, sonstige Übungen, Ausrüstungsübungen. Alle Schiffe hatten auf Antrag des Flottenchefs so viel Manöverkartuschen an Bord genommen, als sich unterbringen ließen.

a. Taktische Übungen und Gefechtsbilder.

Da die neue Taktik bereits in den Geschwadern geübt worden war, so konnte der Flottenchef sogleich nach Vereinigung der Flotte mit den taktischen Übungen beginnen. Am Nachmittage des 5. Juli wurden die Kreuzer, die den Feind darstellten, 7 Seemeilen weit voraus geschickt und gingen dann in Dwarslinie gegen die Flotte vor, die ihnen ebenfalls in Dwarslinie aus Divisionsgruppen (Dreiecken) entgegenging. Auf 80 hm führte der Feind mit 10 Seemeilen Fahrt verschiedene vorher festgestellte Bewegungen aus, denen die Flotte entsprechende entgegensetzte. Am 9. Juli übten die Geschwader einzeln mit Manöverkartuschen gegen einen durch je vier Fahrzeuge dargestellten Feind. Hierbei leiteten die Divisionschefs das Feuer ihrer Gruppe; es kamen häufige Feuerunterbrechungen vor, da die Schiffe sich gegenseitig verdeckten. Nach Schluß der Übung hätte eine Ruderhavarie auf „Bouvet" ohne das schneidige Manöver des „Gaulois" fast zu einer schweren Kollision geführt.

Nach diesen Vorübungen wurde zur Darstellung der Gefechtsbilder übergegangen.

Gefechtsbild 1: Feind in Linie, Flotte in Linie aus Divisionsgruppen mit Kurs aufeinander. Auf 10 hm Feind linksum, Flotte rechtsum, laufendes Gefecht, dem sich der Feind durch Ziehen um 45° zu entziehen sucht; die Flotte folgt dieser Bewegung, der Feind wendet um 90° und fällt dann in Kiellinie zurück, die Flotte begegnet diesen Bewegungen durch entsprechende. Dabei hält der Führer den feindlichen

Digitized by Google

stets querab, so daß Verschiebungen und Fahrtveränderungen in den Gruppen nötig werden, die das Feuer beeinträchtigen.

Gefechtsbild 1a, d. h. Gefechtsbild 1 mit Durchbrechen der Linie: Der Feind ist ebenso wie die Flotte in drei Geschwader zusammengefaßt, im übrigen ist die Anlaufordnung dieselbe wie vorher. Auf 60 hm macht der Feind links-, die Flotte rechtsum, so daß ein laufendes Gefecht entsteht, das 10 Minuten dauert. Die Führerschiffe der drei feindlichen Geschwader führen durch Rechtsschwenkung ihre Geschwader auf die Flotte zu, die auf 40 hm Abstand ebenfalls geschwaderweise zum Durchbruch nach links schwenkt. Während des Durchbruches erfolgen Torpedobootsangriffe; nach dem Durchbruch wenden die Flotten wieder aufeinander zu.

Dies Gefechtsbild wurde mit Manöverkartuschen dem Marineminister bei der Besichtigung am 2. August vorgeführt. Es stellt sich als eine natürlichere Weiterentwicklung des im vorigen Jahre bei der Schlußbesichtigung gezeigten Gefechtsbildes 7 (siehe „Marine-Rundschau", 1905, Seite 1337) dar. Die Ausführung war nach den Berichten von Augenzeugen tadellos und setzt eine sehr gute Durchbildung der Führer und Kommandanten voraus.

Die oben bemerkte Störung der Feuerwirkung beim Ziehen der Gruppen scheint dazu geführt zu haben, den Übergang vom Fern- zum Nahgefecht nicht durch Heranziehen, sondern durch den geschwaderweisen Durchbruch herbeizuführen. Für die Wahl des Durchbruches scheint auch noch bestimmend gewesen zu sein, daß bei Abwehr eines Überflügelungsversuches des Feindes durch Mitschwenken abgesehen von der gegenseitigen Feuerbehinderung der Divisionsgruppen diese dem Feinde als gehäufte Masse ein sehr gutes Ziel darboten, wie die Durchführung dieser Methode am 23. Juli ergab.

Gefechtsbild 2: Zu diesem Gefechtsbilde ist der Feind in zwei Geschwader geteilt; die Flotte hat ebenfalls zwei Geschwader gebildet durch Hinzutritt der 1. Division des 1. Geschwaders zum 2. Geschwader und der 2. Division des 1. Geschwaders zum 3. Geschwader. Beim Anlauf ist der Feind in Linie, die Flotte in Linie aus Divisionsgruppen. Die beiden feindlichen Geschwader machen rechts- und linksum, die Geschwader der Flotte die entgegengesetzten Wendungen, so daß sich zwei laufende Gefechte der auseinanderstrebenden Geschwader entwickeln, bei denen sie sich gegenseitig zu überflügeln suchen. Durch abwechselndes Ziehen und Übergang in Kiellinie suchen die feindlichen Geschwader sich wieder zu vereinigen, Bewegungen, die ihnen die Flotte nachmacht.

Während bei den früheren Gefechtsbildern die Geschwindigkeit auf 9 und 10 Seemeilen angegeben wird, sagt der Bericht hier, daß der Feind seine Geschwindigkeit auf 15 Seemeilen steigerte; es scheint sich also um die Darstellung der Abwehr eines Überflügelungsversuches beider Enden der eigenen Linie durch einen an Geschwindigkeit stark überlegenen, aber schwächer bewaffneten und geschützten Feind gehandelt zu haben, was daraus hervorgehen dürfte, daß der Feind durch Ziehen den Abstand vergrößerte.

Aus diesem Bilde entwickelte sich Gefechtsbild 3, bei dem beide Teile wieder je drei Geschwader bildeten. Während die Flügelgeschwader wie bei Gefechtsbild 2 verfuhren, durchbrachen die Geschwader der Mitte in Kiellinie und Kiellinie aus Divisionsgruppen die Linien. Bei einer Wiederholung dieses Bildes zogen sich gleichzeitig mit dem Durchbruch die Flügelgeschwader der Flotte an die feindlichen heran.

Digitized by Google

Es handelte sich also hier um den Versuch der Einkreisung eines Teiles der Flotte und die Abwehr einer solchen.

Gefechtsbild 3 ließe sich auch als ein Versuch zur Lösung der Frage einer Reserve in der Seeschlacht auffassen.

Da dem Minister Gefechtsbild 1a als Weiterentwicklung des vorjährigen vorgeführt wurde, so läßt sich annehmen, daß die anderen Gefechtsbilder keine befriedigende Lösung der Verwendung einer aus drei Geschwadern bestehenden Flotte in der Seeschlacht ergeben haben.

Bei einzelnen Gefechtsbildern wird erwähnt, daß die Panzerkreuzer sich an die Flügel der Flotte gehängt haben, bei der Abwehr der Überflügelung (Gefechtsbild 1a am 30. Juli) scheinen sie auch mitgewirkt zu haben, eine Verwendung in der Linie ist jedoch nirgends erwähnt.

Beim Vergleich der diesjährigen mit den vorjährigen Gefechtsübungen tritt ein auffallender Gegensatz in der Auffassung des Admirals Fournier zutage. Während er im vorigen Jahre die Selbständigkeit der Unterführer und Kommandanten im Zusammenwirken nach einem Plane in den Vordergrund stellte und auch die Gefechtsbilder darauf angelegt hatte, legte er in diesem Jahre den Nachdruck auf das Eindrillen (rompre) in bestimmte schematische Formen und die Führung der Flotte ohne Signal. Sein Ziel war, die Flotte ohne Signale in den Kampf und im Kampfe zu führen und sie gleichzeitig so zusammenzufassen, daß sie die höchstmögliche Feuerwirkung erzielte. Da dies mit einer so langen Kiellinie nicht angängig erschien, so wurde die in Dreiecksform geschlossen fahrende Division als Kampfeinheit eingeführt und ihrem Führer nur in der Wahl des Zieles die Initiative gelassen, für die Durchführung der Schlacht aber „dem Führer folgen" zur Pflicht gemacht.

Admiral Fournier führte den Leitgedanken in einer Sitzung dahin aus: „Auf Seite einer ohne Signal nur durch Beachten der Bewegungen des Führers (à vue) geführten Flotte wird der Kampf sich länger in guter Ordnung vollziehen, entsprechend den einfachen Regeln, auf die das ganze Personal im Frieden eingedrillt ist und die es in Ruhe, maschinenartig, trotz des nervenerregenden Kampfes ausführen wird; auf Seite des (durch Signale geführten) Gegners wird dagegen Unordnung, Unvermögen, Durcheinander herrschen."

Wie der Berichterstatter C. Pierreval hervorhebt, übersieht der Admiral hierbei, daß das dem Führer Folgen in der Divisionsgruppenordnung außerordentliche Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit der Unterführer und Kommandanten voraussetzt und daß ein kleiner Fehler, ein falsch ausgeführter Ruderbefehl, von einer Ruderhavarie ganz zu schweigen, weit schwerer wiegende Folgen für die Ordnung der Flotte haben wird als in einer durch Signale geführten Kiellinie.

Über die Divisionsgruppe selbst ergeben die vorliegenden Berichte nichts Näheres, sie wird durchgängig als Dreiecksform bezeichnet, in der die einzelnen Schiffe so fahren, daß sie die größtmögliche gemeinsame Feuerwirkung entwickeln können, ohne ihr Feuer gegenseitig zu verdecken oder dem Feinde eine massige Scheibe darzubieten. Die Flottengefechtsordnung ist die Kiellinie aus Divisionsgruppen, die Marschordnung bestand aus Dwarslinie aus Geschwaderkiellinien mit angehängten Kreuzern, die in der Ankerordnung seitlich der Linienschiffe lagen.

Digitized by Google

Die Taktik bespricht in „Armée et Marine“ ein Stabsoffizier aus dem Flottenstabe:

„Die Taktik Fourniers ist von vielen Leuten bekrittelt worden, die sie gar nicht kennen. Sie ist sehr einfach, ihre Grundlage bildet die Begrenzung des Abstandes, den die Flaggschiffe der Unterführer vom Flottenflaggschiff zu halten haben. Dieses leitet die Bewegungen, jene nehmen sie auf, und die anderen Schiffe führen sie aus.

In jeder Gefechtsform werden die Linienschiffe in Divisionen zu drei Schiffen gegliedert, jede unter Führung eines Admirals, dem die Beobachtung der Bewegungen des Flottenchefs zufällt; jedem Kommandanten bleibt dabei die vollste Freiheit des Handelns gewahrt, um so schnell als möglich das Manöver auszuführen. Für das Gefecht werden ihm besondere schriftliche Anweisungen gegeben. Signale sind ganz ausgeschaltet, »den Bewegungen des Führers folgen« ist die einzige Richtschnur für die Divisionschefs.“

b. Aufklärungsübungen.

Bei den Aufklärungsübungen durften Funksprüche nicht benutzt werden, nur die üblichen Fernsignale oder Meldungen durch Zwischenfahrer. Worin diese Anordnung des Flottenchefs begründet ist, ist nicht ersichtlich, möglicherweise ist die vor etwa Jahresfrist angeordnete Ausrüstung aller Schiffe mit Funkspruchseinrichtung noch nicht durchgeführt.

Die Vereinigung der drei Geschwader wurde sogleich zu Aufklärungsübungen benutzt; zunächst mußten das 2. und 3. Geschwader mit Hilfe der Kreuzer ihr Zusammentreffen bewerkstelligen, was, da die Kurse bekannt waren, anstandslos gelang. Sie gingen dann beide gegen das als feindlich angenommene 1. Geschwader vor, dessen Stellung um 5 Uhr nachmittags am 4. Juli 6 Seemeilen östlich von Mahon mit südlichem Kurs und 8 bis 10 Seemeilen Fahrt ihnen bekannt geworden war. Die Kreuzer wurden 40 Seemeilen dem eigenen Gros vorausgeschickt und in Harkenform (râteau) mit 5 Seemeilen Abstand entwickelt. Um 8 Uhr vormittags am 5. Juli entdeckten sie einen Kreuzer des 1. Geschwaders und bald darauf dieses selbst, liefen in Kiellinie zu dem eigenen Gros zurück und führten dasselbe an den Feind.

Die Vereinigung des 1. und 2. Geschwaders mit dem 3. Geschwader, die sich von Bona und Philippeville entgegenkamen, wurde am 16. Juli durch die vorausgesandten, in Harkenform fahrenden Kreuzer bewerkstelligt; die Geschwader folgten ihren Aufklärern auf Fernsignalweite.

Das Fühlunghalten wurde verschiedentlich geübt. So in der Nacht vom 9./10. Juli, unter der Annahme, daß das 2. Geschwader bei Einbruch der Dunkelheit ein feindliches (das 1.) Geschwader gesichtet hat, das es über Nacht in Fühlung halten und mit Hellwerden aus günstiger Stellung angreifen will. Das 1. Geschwader fährt abgeblendet, vom 2. Geschwader nur die Schiffe, die unmittelbar Fühlung halten. Die sehr dunkele Nacht erschwerte das Manöver sehr, so daß die Fühlung verloren ging und das 2. Geschwader gegen Mitternacht seine Kreuzer und Torpedobootsjäger auf die Suche schicken mußte, die den Feind erst gegen 5 Uhr morgens entdeckten.

In den Nächten vom 11./12. und 16./17. Juli sollten zwei Geschwader mit einem feindlichen Geschwader die Fühlung halten; dieses durfte nur mit 8 Seemeilen, jene mit 10 Seemeilen fahren. Das verfolgte Geschwader hatte dagegen den Vorteil,

Digitized by Google

daß es längs der eigenen Küste fuhr und einen Hafen in solcher Nähe hatte, daß es zu seiner Unterstützung die dortige bewegliche Verteidigung heranziehen konnte. Die Verfolger fuhren ein Geschwader hinter, eins seitlich des Verfolgten. Diesem gelang es beide Male, durch einen Torpedobootsjäger die bewegliche Verteidigung des befreundeten Hafens an sich heranzuziehen und erfolgreich zum Angriffe auf eins der verfolgenden Geschwader anzusetzen und die Fühlung abzuschütteln.

Bei der ersten Übung wandte der Chef des verfolgten Geschwaders, Vizeadmiral Touchard, eine List an; er ließ den Kreuzern, die hinter seinem Geschwader zur Beobachtung des von hinten Fühlung haltenden Feindes fuhren, einzelne Lichter zeigen, so daß sein Schiff den Eindruck eines Handelsdampfers machte. Ein feindlicher Kreuzer, der die Fühlung hielt, ließ sich dadurch verführen, in wirksame Schußweite heranzukommen, und wurde abgeschossen, wodurch die Fühlung des folgenden Geschwaders verloren ging.

Besondere Übungen für die Kreuzer wurden ebenfalls vorgenommen. In der Nacht vom 12./13. Juli erwartete der zwischen Bona und Philippeville mit der Flotte kreuzende Flottenchef einen Aviso mit wichtigen Nachrichten von Ajaccio, der mit 15 Seemeilen Fahrt nachmittags 4 Uhr diesen Hafen verlassen hatte. Er sandte ihm vier Panzerkreuzer mit 16 Seemeilen Geschwindigkeit entgegen, um zu verhindern, daß er abgefangen wurde. Diese nahmen Harkenstellung ein und fanden den Aviso 2 Uhr 30 Min. nachts, bildeten um ihn ein Rechteck und führten ihn abgeblendet der Flotte zu.

Eine ähnliche Übung wurde mit gleichem Erfolg am 23./24. Juli ausgeführt, an die sich die Einnahme einer Vorpostenstellung zwischen Kap Caccia auf Sardinien und der Insel Ayre bei Minorca anschloß. Die Linie wurde durch sieben Kreuzer gebildet, die in 12 Seemeilen Abstand mit 16 Seemeilen Geschwindigkeit sich auf ihr bewegten. Sie sollten den erwarteten Anmarsch der Flotte von Süden her rechtzeitig entdecken; diese marschierte geschwaderweise auf bestimmten Kursen getrennt. Die einzelnen Geschwader wurden im Laufe des Vormittags des 24. Juli von den Kreuzern gesichtet, die hiermit ihre Aufgabe zur Zufriedenheit des Flottenchefs gelöst hatten.

Da die Aufklärungsübungen durchweg Schulübungen waren, bei denen das Unvorhergesehene ausgeschaltet war, so läßt sich kein Urteil aussprechen.

c. Torpedobootsangriffe und -abwehr.

Die Torpedobootsangriffe waren auch in diesem Jahre von wechselnden Erfolgen begleitet.

Am 3. Juli hatte das vor Mers-el-Kebir ankernde 3. Geschwader die Nachricht erhalten, daß die 4. und 5. Torpedobootsflottille von Algier aus zu einem Angriff in See gegangen sei. Es schickte gegen Abend seine Torpedobootsjäger aus, die die feindlichen Boote zurückdrängten, und ging selbst um 9 Uhr abends abgeblendet in See. Es war eine mondhelle Nacht, trotzdem erfolgten mehrere Angriffe gegen das Flaggschiff. Der Geschwaderchef hatte befohlen, daß nur auf Signal die Scheinwerfer benutzt werden sollten.

In der Nacht vom 5./6. Juli unternahmen dieselben Flottillen einen Angriff auf die Flotte, deren Anmarsch auf Algier gemeldet war und die Flottillen mit Einbruch der Nacht zum Auslaufen veranlaßt hatte. Die Flotte fuhr geschwaderweise

Digitized by Google

abgeblendet auf verschiedenen Kursen, sie hatte ihre Zerstörer nach Land zu vorausgeschickt. Vollmond, völlig klarer Himmel bei bewegter See erleichterte das Entdecken der Boote, deren trotz der ungünstigen Umstände unternommene Angriffe vom 1. und 2. Geschwader leicht abgewehrt wurden; das 3. Geschwader wurde überhaupt nicht angegriffen.

Eine interessante Übung wurde in der Nacht vom 11./12. Juli durchgeführt; es handelte sich darum, ein französisches Geschwader, das, von zwei feindlichen Geschwadern mit überlegener Geschwindigkeit verfolgt, sich der algerischen Küste näherte, durch die bewegliche Verteidigung von seinen Verfolgern zu befreien. Das 2. Geschwader, das französische, wurde vom 1. Geschwader an Backbord, vom 3. von hinten in Fühlung gehalten. Der Geschwaderchef ließ durch einen Kreuzer die 4. und 5. Flottille aus Philippeville herbeiholen und setzte sie, nachdem sie gegen 10 Uhr abends beim Geschwader eingetroffen waren, gegen das an Backbord befindliche 2. Geschwader zum Angriff an, das 3. Geschwader hatte er durch eine List abgeschüttelt. Über den Erfolg des Angriffes wird nichts berichtet, dagegen haben sich auf dem 3. Geschwader, das gar nicht angegriffen wurde, Vorfälle abgespielt, die an die Vorkommnisse auf der Doggerbank erinnern. Auf diesem Geschwader war man natürlich bei der Nähe der Küste auch auf Torpedobootsangriffe gerüstet und feuerte in der Aufregung auf die eigenen Torpedobootsjäger, die von ihrem Vorstoß gegen Land zurückkehrten. Hierbei vermehrten, wie es scheint, einzelne Linienschiffe die Fahrt, so daß die Linie in Unordnung geriet. Ob Erkennungssignale überhaupt nicht gebraucht oder ob sie übersehen wurden, geht aus den Berichten nicht hervor. Jedenfalls zeigt dieser Manövervorfall deutlich, wie leicht in der viel größeren Spannung des Krieges derartige Versehen vorkommen können, und mahnt zur Ergreifung von vorbeugenden Maßregeln.

Die gleiche Übung wurde in der Nacht vom 16./17. Juli vor Biserta wiederholt; eine mondlose Nacht mit günstigem Wetter erleichterte es den Booten von Biserta, mehrere glückliche Angriffe gegen das von hinten Fühlung haltende 2. Geschwader zu führen. Als die Boote nach dem Angriff zum Sammeln Lichter gesetzt hatten, kamen sie in die Nähe des an Backbord Fühlung haltenden 3. Geschwaders und wurden von diesem beleuchtet und unter Feuer genommen.

In der Nacht vom 12./13. Juli griffen die Flottillen von Algier die von ihren Kreuzern fast entblößte Flotte auf dem Marsch nach Sardinien bei frischer Briese und Seegang schneidig an, besonders die Spitzenschiffe.

In der Nacht vom 20./21. Juli setzten die Boote in dunkeler, mondloser Nacht fünf Schiffe der eine Landung vor Biserta deckenden Flotte außer Gefecht.

Beim Vorbeimarsch der Flotte an Korsika in der Nacht vom 24./25. Juli hatte diese ihre Torpedobootsjäger unter Land geschickt, um etwa von Ajaccio auslaufende Torpedoboote abzufangen oder ihre Rückkehr in den Hafen zu verhindern. Den Booten gelang der Durchbruch trotzdem, und sie kamen zwischen 11 und 12 Uhr zum Angriff auf die Spitzenschiffe.

Die Torpedobootsabwehr der zu Anker liegenden Flotte wurde in der Nacht vom 10./11. Juli vor Bougie geübt. Die Flotte lag in fünf Kiellinien zu Anker, die Linienschiffe in der Mitte, die Kreuzer auf den Flügeln. Um 5 Uhr nach-

Digitized by Google

mittags wurde die Geschwadersperre südlich der Flotte ausgebracht; sie deckte nicht die ganze Länge der Front. Die kleinen Kreuzer, Torpedoboote und Dampfbeiboote bildeten Vorpostenketten. Um 9 Uhr abends wurde ein Kreuzer nach Abgabe der Erkennungssignale von einem Torpedobootsjäger durch die Vorposten zur Flotte geleitet. Das Wetter war für einen Angriff günstig, der gegen 11 Uhr abends von den Vorposten bereits abgeschlagen wurde. Um 10 Uhr war die Übung beendet, ohne daß ein zweiter Angriff erfolgte.

Der Flottenchef hat sich im allgemeinen mit den Leistungen der Torpedobootsflottillen zufrieden ausgesprochen, insbesondere diejenigen von Algier und Toulon belobt; auch die Torpedobootsjäger der Geschwader haben in ihren Leistungen befriedigt.

d. Unterseebootsangriffe und -abwehr.

Vor Biserta erfolgte am 17. Juli ein rein schulmäßiger Angriff der 2. Unterseebootsflottille, deren Boote, „Gnome", „Korrigan" und „Lutin", in Verteidigungsabschnitten Aufstellung genommen hatten und die vorüberfahrende Flotte angriffen. Da diese naturgemäß nicht die zur Abwehr erforderlichen Manöver bis zum äußersten durchführen konnte, so blieb der Erfolg unentschieden.

Den gleichen Charakter trug der Angriff der 1. Flottille vor Marseille am 31. Juli. Das 1. und 2. Geschwader beschoß in Fahrt die Werke zwischen Kap Méjeau und Kap Janet, das 3. die zwischen den Pomègues-Inseln und Château d'If. Die Unterseeboote waren ebenfalls auf bestimmte Abschnitte verteilt, die Schiffsbesatzungen gingen Unterseebootswache. Die See war sehr ruhig, das Wetter sehr sichtig, so daß die Umstände für den Angriff nicht sonderlich günstig waren. Unter 30 Angriffen glückten 16, 6 waren unentschieden, 8 wurden abgeschlagen.

Bei der Besichtigung durch den Marineminister am 2. August wurde diese Übung wiederholt und ergab bei 31 Angriffen 25 erfolgreiche, 1 zweifelhaften, 5 erfolglose. Bei beiden Übungen waren je acht Unterseeboote beteiligt, von denen je zwei in drei Verteidigungsabschnitten Aufstellung genommen hatten, während die übrigen seewärts von Fort Planier operierten.

Der Flottenchef erkannte in einem besonderen Tagesbefehl diese guten Leistungen an: „Dank der mit Vorsicht und Schneid gebrauchten Periskope ist die Unsichtbarkeit der Boote derart gesteigert, daß sie sich fast mit Sicherheit bis auf gute Torpedoschußweite nähern können, ohne gesichtet zu werden."

Für die richtige Beurteilung der Erfolge der Boote im Kriegsfall können diese Ergebnisse nicht ohne weiteres maßgebend sein, denn den Booten war Kurs und Fahrt der Schiffe bekannt, und diese konnten von dem Abwehrmittel des Überlaufens der gesichteten Boote keinen Gebrauch machen. Es fehlt überhaupt, um einen richtigen Maßstab für die wirklichen Erfolge zu gewinnen, jede Angabe darüber, wie viel Boote und in welcher Entfernung von den Schiffen sie gesichtet wurden. Erst mit diesen Angaben dürfte man imstande sein, annähernd zu beurteilen, ob die Boote in wirksamer Torpedoschußweite waren und ob das Schiff durch ein Manöver nicht noch dem Torpedo hätte entgehen können.

Immerhin stellen die Ergebnisse der Übungen dem Stand der Ausbildung der

Digitized by Google

Boote und der Geschicklichkeit ihrer Kommandanten ein sehr günstiges Zeugnis aus. Sie bestätigen die Ansicht, daß die Unterseeboote in der Nähe der Küste auf bekanntem Gebiet, namentlich da, wo die Tiefenverhältnisse der Flotte die Innehaltung bestimmter Kurse aufnötigen, mit Erfolg der Verteidigung dienen können.

e. Schießübungen.

Am 12. Juli wurde von der Flotte in Gefechtsordnung in Kiellinie auf treibende Bojenziele mit Einsatzrohren geschossen.

Am 26. Juli fand dann ein Schießen mit Gefechtsmunition in der Flotte statt. Es waren dazu in der großen Durchfahrt der Hyèrischen Inseln drei Scheiben in einer Linie mit 15 hm Abstand verankert. Die Scheiben waren 60 m lang, in der Mitte 8 m, an den Enden 5 m hoch und stellten so die Seitenansicht eines Schiffes dar. Die Beobachtung erfolgte von den Porquerolles aus. Die Flotte fuhr in Gefechtskiellinie aus Divisionsgruppen, die Kreuzer folgten am Schluß. Es wurde aus den schweren und mittleren Kalibern gefeuert; die Geschwindigkeit ist nicht angegeben. Die Beobachtung war durch das massenhafte Einschlagen der Geschosse erschwert, bestimmt aufgenommen wurden 1762 Schüsse. Auf eine Scheibe von 100 m Länge, 8 m Höhe, 20 m Breite übertragen ergaben sich 21 Prozent Treffer. Die See war ruhig, die Sichtigkeit der Luft gut, die Entfernungen wechselten zwischen 40 hm und 60 hm.

Das Schießen stellte gleichzeitig eine praktische Erprobung der neuen Gefechtstaktik dar; den Divisionschefs war die Feuerleitung ihrer Divisionen überlassen, sie konnten ihr Ziel selbständig wählen.

Im einzelnen ergab die Beobachtung, daß das 1. Geschwader lange Zeit zum Einschießen brauchte, dann aber das Ziel dauernd eindeckte; daß das 2. Geschwader, das schnell eingeschossen war, nach 3 Minuten die Fühlung verloren hatte, 7 Minuten zum Wiedereinschießen gebrauchte und dann auch nur zeitweilig das Ziel unter Feuer hielt; daß das 3. Geschwader sich sehr langsam einschoß, das Ziel nur 3 Minuten unter Feuer hielt und dann nicht wieder eindecken konnte; daß die Kreuzer ein sehr zerstreutes Feuer unterhielten, mit Ausnahme der Division der „Gloire", die mit etwa 30 Prozent Treffern über dem Durchschnitt der Flotte steht.

Am besten hat also merkwürdigerweise die Reservedivision des Mittelmeergeschwaders und die erst zu den Manövern in Dienst gestellte Küstenpanzerdivision geschossen, dann folgt das ständig vollbesetzte aktive Mittelmeergeschwader und schließlich das nur im Sommerhalbjahr vollbesetzte Nordgeschwader. Wenn hier kein Irrtum des Berichterstatters vorliegt, so wirft das Ergebnis auf die Schießausbildung in den heimischen aktiven Geschwadern kein besonders gutes Licht. Die Berichte sprechen auch davon, daß sich eine vertiefte Ausbildung im Schießen notwendig erwiesen habe.

Der Flottenchef hat die Schießübung in einem Tagesbefehl eingehend besprochen und folgende allgemeine Lehren abgeleitet:

„1. Die Zielfernrohre gestatten, das Ziel auch bei ziemlich dichtem Rauch zu unterscheiden, sie zeigten sich der früheren Visiereinrichtung außerordentlich überlegen. (Danach scheint also die Ausrüstung mit Zielfernrohren nunmehr durchgeführt zu sein.)

2. Der Entfernungsmesser ist durchaus ungenügend.

Digitized by Google

3. Die fortlaufend die Entfernungen angebenden Anzeiger werden die größten Dienste leisten.

4. So viel steht fest, daß das Feuer auf große Entfernungen in der Vervollkommnung des Zubehörs: Richtvorrichtungen, Befehlsübermittler, Zielfernrohre, Mikrometer usw. seine Lösung finden wird und daß hierzu das reich mit Schießbedarf ausgestattete Artillerieschulschiff in erster Linie beitragen wird.

5. Derartige Schießübungen müssen öfter vorgenommen werden und dabei durch Anwendung größerer Fahrt, ungünstigere Witterungsverhältnisse, unregelmäßige Lage der Scheiben, stark wechselnde Entfernungen schwierigere Verhältnisse geschaffen werden."

f. Angriffe auf Küstenbefestigungen.

Am 6. Juli wurden die Werke von Algier geschwaderweise beschossen, während die Kreuzer gegen Torpedobootsangriffe sicherten, die nicht erfolgten. Die Geschwader liefen dabei auf die Werke zu, an ihnen entlang und wieder ab. Nachdem diese zum Schweigen gebracht waren, wurde von der ganzen gestoppten Flotte die Stadt beschossen. Die Übung sollte lediglich der Ausbildung der Küstenartillerie dienen.

Von größerer Bedeutung war der Angriff auf Biserta am 20./21. Juli, der sich als gemeinsame Übung von Heer und Flotte darstellte. Die Flotte hatte dabei die Aufgabe, die Ausschiffung einer Vorhut zur Aufklärung des Geländes und Wegnahme der Landbefestigungen zur Sicherung der Landung des Expeditionskorps zu bewirken, die Verteidigung hatte die Landung mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu Land und See zu verhindern. Als Vorhut des Expeditionskorps nahmen die 14. Zuaven und 4. Schützen an der Übung teil, die in Goulette mit Hilfe von Torpedobootsjägern auf drei Linienschiffen eingeschifft wurden.

Das Gros der Flotte näherte sich nachts abgeblendet der Küste östlich von Biserta, nachdem die Aufklärung den Ankerplatz vor Ras-Djetil gegen die Torpedoboote des Verteidigers gesichert hatte, und ankerte dort mit den Transportschiffen um 11 Uhr abends 1 Seemeile von Land entfernt. Um Mitternacht begann die Ausschiffung der Truppen, die durch einen Torpedobootsangriff gestört wurde, bei dem das Flottenflaggschiff außer Gefecht gesetzt wurde. Der gelandeten Vorhut gelang die Besetzung und Sicherung der Ausschiffungsstelle, da sich die schwachen Verteidigungskräfte vor der Übermacht zurückziehen mußten, während ihre Hauptkräfte durch die Diversion einer Flottenabteilung im Westen von Biserta, die von einer Landung des Landungskorps begleitet wurde, dort festgehalten wurden. Ehe die Täuschung entdeckt und die Besatzungstruppen entsprechend angesetzt waren, wurde 9 Uhr vormittags die Übung abgebrochen. Auch die getrennt operierende Flottenabteilung war erfolgreich von Torpedobooten angegriffen worden.

Der Flottenchef stellte in seiner Kritik fest, daß die Flotte ihre Aufgabe im Verein mit den Landtruppen gelöst habe, und die Durchführung der Pläne der Verteidigung nur durch den aus äußeren Umständen gebotenen vorzeitigen Abbruch der Übung vereitelt sei.

Die Übung habe gezeigt:

1. daß trotz der vorzüglichen Ordnung der Verteidigung die dem Gou-

Digitized by Google

verneur zur Verfügung stehende Truppenzahl zu gering sei und verstärkt werden müsse;

2. daß die beste Deckung der Seefront Bisertas gegen Angriff von See her außerhalb des Schußbereiches seiner vorzüglichen uneinnehmbaren Batterien in seinen Torpedo- und Unterseebootsflottillen bestehe.

Ein Berichterstatter fügt hinzu, daß trotz alledem Biserta und besonders Sidi-Abdallah einem von Tunis anrückenden Heere als reife Frucht in den Schoß fallen müsse, solange nicht für Verteidigungsanlagen auf den östlich die Werft und die Stadt beherrschenden Höhen gesorgt sei.

Der Angriff auf Marseille am 31. Juli und 2. August sollte vor allen Dingen den Touloner Unterseebooten Gelegenheit geben, ihre Verwendbarkeit in Verbindung mit der Küstenverteidigung auch in weniger vertrauten Gewässern zu zeigen.

Die Blockadeübung vor Toulon ist oben unter Aufklärung besprochen worden.

Neues für Verwendung der Flotte gegen Küstenwerke haben diese Übungen nicht ergeben, nur die schon bekannte Lehre erneut bestätigt, daß eine erfolgreiche Beschießung von Küstenwerken, wenn diese durch Unterseeboote unterstützt werden, nahezu unmöglich ist.

f. Sonstige Übungen.

Signalübungen mit Fernsignalen und Nachtfernsignalen wurden mehrfach vorgenommen. Funksprüche wurden nicht angewendet.

Am 26. Juli lichtete die Flotte 8 Uhr nachmittags vor den Salins d'Hyères Anker und lief in der Nacht von 9 Uhr 30 Minuten ab in Toulon ein; um 11 Uhr waren alle Schiffe fest, 1 Stunde früher, als der Flottenchef für Beendigung der Übung vorgesehen hatte.

g. Ausrüstungsübungen.

Außer einem teilweisen Auffüllen von Kohlen im Hafen von Algier am 6. Juli, das durch Mangel an Prähmen und durch Lieferung von Stückkohle mit 20 Prozent Grus nur mäßig schnell vonstatten ging, sowie in Philippeville und Bona am 13. und 15. sind als eigentliche Ausrüstungsübungen nur die in Biserta und Toulon zu bezeichnen. In Biserta lief die Flotte am 16. Juli ein, voran die Torpedobootsjäger flottillenweise, dann die Kreuzerdivisionen und die Linienschiffsgeschwader mit 8 Seemeilen Fahrt und 12 hm Schiffsabständen; dadurch wurde das Einlaufen sehr in die Länge gezogen. Die Torpedobootsjäger kohlten an den Kais in der Ponty-Bucht und bei Sidi-Abdallah, je 25 Tonnen, die im See ankernden Schiffe gingen nacheinander an die Kohlenbrücken der Werft, die im Goulet ankernden Linienschiffe kohlten aus Prähmen, die von den Schiffsdampfbeibooten längsseit gebracht wurden. Das Auffüllen von Wasser und Lebensmitteln ging weniger gut vonstatten, die Einrichtungen der jungen Werft hierfür ließen noch sehr zu wünschen. Die Ausrüstung war am 19. beendet.

Die Ausrüstung in Toulon erfolgte am 27. und 28. Juli; die leichten Streitkräfte lagen an der Werft, die Linienschiffe und Panzerkreuzer auf der Reede. Die Lieferung der Kohlen erfolgte geschwaderweise nach der Reihe, die des Wassers in umgekehrter Reihenfolge in zwei Abzügen, jedesmal durften schiffsweise nur 100 Tonnen

Digitized by Google

übergenommen werden, Lebensmittel und Schießbedarf sollten nacheinander am 27., 28. und 29. Juli dem 1., 2. und 3. Geschwader geliefert werden; es scheint aber schneller gegangen zu sein, als planmäßig vorgesehen, denn 48 Stunden nach dem Einlaufen hatte die Flotte die Vorräte aufgefüllt und war zum Auslaufen bereit.

Es wurden im ganzen 13 000 Tonnen Kohlen übergenommen, davon etwa ein Fünftel am Kai. Die durchschnittlichen Leistungen in der Stunde sind zwar angegeben, ihre Wiederholung hier erscheint aber unnötig, da Angaben über die von jedem Schiffe genommene Gesamtmenge fehlen. Die Höchstleistung beträgt auf „Jéna" 200 Tonnen, sie wurde hier wie auf allen Schiffen durch die gleichzeitige Übernahme von Schießbedarf und Lebensmitteln beeinträchtigt.

Die Übung verlief planmäßig und ohne Störung, was bei einem Hafen wie Toulon, in dem seit Jahren solche Übungen nichts Ungewöhnliches sind, nicht weiter wundernehmen kann; sie war von langer Hand vorbereitet und es waren Prähme und Schlepper aus Marseille herangezogen, die allerdings zum Teil nicht einmal Verwendung fanden.

5. Besonderes.

Die Hörer der Marineakademie wurden am 8. Juli in Algier auf den Schiffen der Flotte für die Dauer der Manöver eingeschifft, der frühere Marineminister, Abgeordneter Ed. Lockroy, nahm von Algier ab als Gast des Flottenchefs an den Manövern teil, bei der Schlußbesichtigung war auch der Marineattaché in Berlin, Kontreadmiral de Fauque de Joncquières, und der Leiter des „Moniteur de la flotte" auf dem Flottenflaggschiff zugegen.

Am 27. Juli wurden die eingezogenen Reservisten ausgeschifft, deren Eifer und Leistungen der Flottenchef in einem besonderen Tagesbefehl anerkannte.

Am 29. Juli fanden Empfänge des Flottenchefs, der Flaggoffiziere und Kommandanten in der Mairie von Toulon und auf „Brennus" statt; nachmittags wurde ein Wettrudern der Boote um Preise veranstaltet, die der Präsident der Republik und die Stadt Toulon gespendet hatten.

Am 30. Juli nahm der Flottenchef bei Toulon die Parade des Landungskorps ab.

Die acht Unterseeboote, die an den Übungen vor Toulon teilnahmen, haben die Überfahrt in der Nacht in Begleitung zweier Schlepper ausgeführt, die zeitweilig je vier Boote schleppten; die Elektrizitätswerke der Straßenbahn in Marseille lieferten den erforderlichen Strom für die Boote.

6. Havarien.

Torpedoaviso „Léger" kam in der Nähe von Biserta fest, mit eigenen Mitteln ab und konnte die erlittenen Beschädigungen in kurzer Zeit in Biserta ausbessern.

Tauchboot „Cigogne" konnte wegen Unbrauchbarkeit der Petroleummaschine nicht an den Übungen vor Marseille teilnehmen.

„Caïman" und „Alger" erlitten Maschinenschäden, die des ersteren waren so bedeutend, daß er zeitweilig aus der Flotte ausscheiden mußte, sonst kamen unbedeutende Schäden auf „Gaulois" (Zylinderdeckel), „Hallebarde" (Bruch einer Kette), „Kléber"

Digitized by Google

(Verlust eines Ankers) vor; kurz nach Besichtigung der Flotte am 2. August wurden durch Platzen eines Kesselrohres auf „Brennus" zwei Mann verbrüht.

Im ganzen sind die Ergebnisse für die Instandhaltung und Bedienung von Schiff und Maschine sehr zufriedenstellend, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß Höchstleistungen der Maschinen überhaupt nicht verlangt wurden und der Kohlenersparnis halber nur mit mäßigen Geschwindigkeiten gefahren und geübt wurde.

7. Schlußbesichtigung, Auflösung der Flotte.

Die Schlußbesichtigung der Flotte fand am 2. August vor dem Marineminister Thomson statt, der sich in Begleitung des Kriegsministers Etienne auf dem Flottenflaggschiff „Brennus" in Marseille eingeschifft hatte. In seinem Gefolge befanden sich der Marinepräfekt von Toulon, Vizeadmiral Marquis, der Inspekteur der Kolonialtruppen, General Dodds, und der kommandierende General des 15. Armeekorps, General Mathis.

Die Flotte hielt sich mit 6 Seemeilen Fahrt in etwa 4 Seemeilen Entfernung von Marseille, rechts das 1. und 2. Geschwader in Kiellinie, links mit 12 hm Abstand das 3. Geschwader und die Panzerkreuzer ebenfalls in Kiellinie, die übrigen Fahrzeuge auf den Flügeln. „Brennus" durchfuhr, von hinten aufkommend, mit 14 Seemeilen Fahrt die Mitte zwischen den Kiellinien und setzte sich dann an die Spitze. Nach einer Mittagspause wurde dem Minister Gefechtsbild 1a mit Manöverkartuschen vorgeführt. Nach dem Durchbruche zog sich der Feind mit 13 Seemeilen Fahrt teils unter die nördlichen, teils unter die südlichen Küstenwerke Marseilles zurück, von der Flotte mit 12 Seemeilen Fahrt 10 Minuten lang verfolgt. Diese teilte sich zur Beschießung der Werke, wobei sie von den Unterseebooten erfolgreich angegriffen wurde. Nach Abbruch des Gefechts ankerte die Flotte, Flaggoffiziere und Kommandanten wurden zur Kritik an Bord des „Brennus" befohlen, um 7 Uhr nachmittags schiffte sich der Marineminister aus.

Bei dem Frühstück an Bord des Flottenflaggschiffs führte Vizeadmiral Fournier in seiner Ansprache an den Marineminister aus, die Ergebnisse der Übungen hätten gezeigt, daß die französische Flotte jetzt für die Torpedobootsflottillen wie für die Hochseeflotte eine in gleichem Maße den Anforderungen des Krieges gewachsene Taktik besitze. Diese sei für die Hochseeflotte zur Erkämpfung der Seeherrschaft unbedingt nötig. In der Nähe der Küste werde letztere aber schwer gefährdet durch die Flottillen, wie die Übungen vor Biserta, Toulon, Marseille erwiesen. Der Flottenchef dankte dann dem Marineminister, dessen klarem Blicke die Flotte die Mittel zu den Übungen und zur Drucklegung des neuen Signalbuches und der Gefechtsanleitung verdanke.

Der Minister hob in seiner Antwort das Interesse hervor, das das Land an den Übungen nehme und das sich in den Besprechungen der neuen Taktik Ausdruck verschaffe. Es sei in der Tat keine geringe Sache, mit den bisher üblichen Gefechtsordnungen zu brechen und neue nicht nur am Schreibtisch zu ersinnen, sondern in die Praxis zu übertragen, nicht geringer sei die Leistung der Flaggoffiziere und Kommandanten anzuschlagen, sich in die neue Ordnung einzuleben, und es bereite eine große Genugtuung, daß trotz der Teilnahme wenig geübter Schiffe kein ernsterer

Digitized by Google

Unfall eingetreten sei. Ein endgültiger Schluß lasse sich zur Zeit aus den Übungen noch nicht ziehen, dazu sei erst die Sichtung der Einzelberichte abzuwarten. Jedenfalls haben die Übungen aber gezeigt, daß in der Hand eines geschickten Führers alle Schiffstypen eine zweckentsprechende nützliche Verwendung finden: „Im Laufe dieser Übungen haben Linienschiffe wie Kreuzer, Unterseeboote wie Torpedoboote ihre Aufgabe zu erfüllen, und ich spreche sicherlich eine Binsenwahrheit aus, aber eine Wahrheit, die ausgesprochen werden muß: sie haben die Dienste geleistet, für die sie gebaut sind."

Die Flotte werde als Frucht der Übungen verstärkte Mannszucht, Eifer und Schneid davontragen, mit einem Wort gesteigerte militärische Leistungen. In allen Marinen gehe das Streben dahin, die Flotte ständig möglichst vereint und auf dem Kriegsfuße zu halten. Dem letztern ständen in Frankreich budgetäre Bedenken gegenüber, aber ein öfteres Zusammenziehen der heimischen Geschwader zu gemeinsamen Übungen auch außerhalb der Manöver und ohne Mobilmachung müsse sich ermöglichen lassen, und dies herbeizuführen, würde der Minister sich unausgesetzt bemühen. Dann ließen sich die taktischen Untersuchungen methodisch fortführen, und im nächsten Jahre würden die Geschwader noch besser vorbereitet in die Manöver eintreten.

Am 3. August ging die Flotte um 9 Uhr Anker auf und ankerte um 3 Uhr nachmittags in Toulon. Am 4. August nachmittags holte der Flottenchef seine Flagge auf „Brennus" nieder und schiffte sich unter dem Salut der Flotte aus. Es wird voraussichtlich das letzte Mal gewesen sein, daß Vizeadmiral Fournier eine Flotte führte, da er im nächsten Frühjahr die Altersgrenze erreicht. Er darf jedenfalls das befriedigende Bewußtsein mitnehmen, daß er seinen taktischen Gedanken Geltung verschafft und in der Führung der seinem Kommando unterstellten bedeutenden Seestreitkräfte seinen Vorgängern würdig zur Seite getreten ist.

8. Endurteil.

Das Ergebnis der Übungen zieht Vizeadmiral Fournier in seinem letzten Tagesbefehl: „Es ist jetzt unbestreitbar, daß man in einer einzigen Gefechtsordnung mit Geschmeidigkeit und Sicherheit, im Notfalle ohne Signal und Kompaß und unter Ausnutzung der gesamten Geschützwirkung, mindestens 24 Panzerschiffe, Kreuzer oder Linienschiffe führen kann, die stets bereit sind, unvorhergesehen auf der Stelle und im gebotenen Augenblick den allgemeinen Plan zu ändern, durch eigenes Manöver eines oder zweier Geschwader, sei es um eine feindliche Diversion abzuwehren, sei es um selbst eine solche auszuführen.

Des weiteren haben die Aufklärung und das Aufsuchen des Feindes durch die Aufklärungsschiffe aufs neue deren Wirksamkeit bewiesen. Der Flottenchef ist so glücklich festzustellen, daß das neue Signalbuch für diese Taktik gleich beim ersten Versuche sich vollständig bewährt hat. Anderseits haben die kriegerischen Unternehmungen gegen die Küste von Algier, Biserta, Toulon, Marseille bei Tage und bei Nacht klar erkennen lassen, daß die erste Verteidigungswaffe der Häfen der Torpedo in allen seinen Formen ist, hauptsächlich aber in seiner Verwendung auf Torpedobooten bei Nacht und auf Unterseebooten bei Tage. (Hier folgt die vorstehend gegebene Aufzählung der Erfolge der Torpedo- und Unterseebootsangriffe.)

Digitized by Google

Man kann daher nicht laut genug mit berechtigter patriotischer Genugtuung verkünden, daß der Schild der Seegrenzen Frankreichs in Zukunft eine zahlreiche Torpedoboots- und Unterseebootsflottille ist, welche die dem feindlichen Angriff zugänglichen Häfen und Küstenpunkte noch vor dem Eingreifen der Küstenwerke decken werden.

Sie sind sicherlich nicht die Waffen zur Eroberung der Seeherrschaft, die unbestritten dem Linienschiffe zufällt, aber sie würden sicher jede siegreiche Flotte zerstören, die, um den Erfolg ihres Sieges einzuheimsen, die feindlichen Häfen angreift.

Unter diesem Gesichtspunkte haben die Unternehmungen unserer Flotte gegen die Küste zu ihrem Vorteile die aktuellen Fragen in dem kritischen Punkte gelöst, wo sie die englische Flotte in ihren vorzüglichen Mobilmachungs- und Hochseemanövern hatte stehen lassen."

Der drittletzte Absatz dieses Tagesbefehls, aus dem Zusammenhange herausgerissen, hat der jungen Schule Veranlassung zu erneutem Ansturm gegen die „Mastodonts" gegeben, der sich durch die Tagespresse fortgesetzt hat.

Dem hier mitgeteilten Endurteile des Flottenchefs noch etwas hinzuzufügen, scheint nicht angebracht; ich beschränke mich darauf, anzuführen, daß die Übungen nach dem Urteil von fachmännischen Teilnehmern und Berichterstattern einen hohen Grad von Manövrierkunst der Kommandanten gezeigt haben, daß aber, wie schon oben erwähnt, und wie auch der Minister in seiner Rede andeutete, die überhaupt bezüglich der neuen Taktik weniger zuversichtlich klingt, als der Tagesbefehl des Flottenchefs, Stimmen laut geworden sind, die den Gefechtswert der Fournierschen Taktik in Zweifel ziehen. Mangel an Übereinstimmung der taktischen Anschauungen bei den Geschwadern, im Generalstabe und auf der Marineakademie machten sich bemerklich, so daß in dieser Hinsicht noch eingehende Arbeit nötig ist.

Erwähnt sei noch, daß die Berichterstattung eine geringwertigere Leistung des Nordgeschwaders durchblicken läßt. Sollte diese tatsächlich sich gezeigt haben, so ist sie leicht zu erklären durch die nur halbjährige volle Indiensthaltung des Geschwaders und dadurch, daß es nicht wie das Mittelmeergeschwader schon im vorigen Jahre die Taktik in größerem Verbande geübt hatte. Die schnelle Indienststellung und die guten Leistungen der aus der Reserve in Dienst gestellten Küstenpanzerdivision wurden dagegen vom Flottenchef besonders lobend anerkannt.

Im übrigen darf die französische Marine und mit ihr das Land mit Befriedigung auf die Leistungen der Manöverflotte blicken.

Kapitän zur See z. D. M.

Digitized by Google

Die Denkschrift der englischen Admiralität zum Bauprogramm 1905/06 und die Parlamentsverhandlungen über das Neubauprogramm 1906/07.

Mit größerer Spannung als es gewöhnlich der Fall zu sein pflegt, wurden in diesem Jahre in England die Erklärungen der Regierung über das Schiffbauprogramm — Kapitel 8 des Marineetats — von Fachleuten, Politikern wie von dem ganzen Lande erwartet. Sollten diese doch die Konstruktions- und Armierungsdaten der Schiffe und Fahrzeuge des vorjährigen Bauprogramms, vor allem der „Dreadnought", weiter aber auch Aufklärung über die Absichten der Regierung bezüglich einer Herabsetzung der Ausgaben für Marinezwecke bringen. Die Parlamentsverhandlungen über das Kapitel 8 fanden später als in den früheren Jahren, erst Ende Juli, statt, eine Verzögerung, die sich wohl dadurch erklären läßt, daß die Regierung sich zunächst über die Aufnahme orientieren wollte, welche eine Verminderung des Bauprogramms, wie sie bereits einige Wochen vorher angedeutet war, im Lande finden würde; vielleicht wollte man auch den Erfolg der Hebungsarbeiten an der „Montagu" abwarten, da anzunehmen war, daß der Verlust des Schiffes von den Gegnern gegen die Streichung eines weiteren Linienschiffes ins Feld geführt werden würde.

Im folgenden seien die Denkschrift und die auf die Verminderung des Neubauprogramms bezüglichen Erklärungen der Regierung sowie deren Aufnahme im Parlament und in der Presse kurz besprochen.

I. Die Denkschrift zum Schiffbauprogramm 1905/06.

In der Denkschrift wird zunächst die Entstehung der Pläne der neuesten Schiffstypen erläutert: Nach Feststellung der in Zukunft zu verwendenden Typen durch die Admiralität wurden sechs Entwürfe jedes Typs durch ein aus Seeoffizieren der Admiralität, Ingenieuren, dem Chefkonstrukteur und einzelnen Spezialgelehrten bestehendes Committee on Designs geprüft, ohne daß dadurch die Verantwortlichkeit des Chefkonstrukteurs beeinträchtigt werden sollte. Zu den von dem Komitee empfohlenen Plänen äußerten sich sodann noch die Chefs der Kanal- und Atlantikflotte, um auch die Forderungen der Front zur Geltung zu bringen.

Über die „Dreadnought" bringt die Denkschrift nichts wesentlich Neues gegenüber den früheren Veröffentlichungen in den englischen Fachzeitschriften. Die Konstruktionsdaten sind im vorigen Heft unter „England" wiedergegeben. An dieser Stelle sei nur darauf hingewiesen, daß — entgegen der im „Nauticus 1906" gegebenen Skizze — die seitlichen 30,5 cm-Türme auch recht achteraus zu feuern vermögen, so daß zum mindesten in dieser Richtung ebenso wie recht voraus sechs Geschütze (60 Prozent) zum Tragen gebracht werden können; am Breitseitfeuer sind acht schwere Geschütze (80 Prozent) beteiligt. Auf die Vermeidung gegenseitiger Behinderung und Gefährdung der Mannschaften der einzelnen Türme beim Schießen ist besonders Bedacht genommen. Die Antitorpedobootsartillerie besteht aus siebenundzwanzig 7,6 cm-SK. eines neuen Modells, die weit zerstreut, jedoch ohne Panzerschutz, aufgestellt sind. Die größte Stärke

Digitized by Google

des Gürtelpanzers beträgt nur 279 mm — 26 mm weniger als bei „Lord Nelson" —, vorne ist er 152 mm, hinten 102 mm stark; Geschützturm und vorderer Kommandoturm 279 mm; hinterer Kommandoturm 203 mm; Deck 44—70 mm. Für die Einführung der Turbine — trotz mancher ihr zur Zeit noch anhaftenden Nachteile — hat sich die Admiralität nach Angabe der Denkschrift auf Grund folgender Vorzüge entschieden: Gewichtsersparnis, Verminderung der bewegten Teile, selteneres Auftreten von Havarien; ruhiges Arbeiten, einfachere Bedienung, Wirtschaftlichkeit bei höheren Leistungen; besserer Schutz infolge geringer Höhe; bei den Vergleichsfahrten von „Eden" und „Waveney" sowie von „Amethyst" und „Sapphire" hat sich auch die Manövrierfähigkeit — Fahrtmoment und Drehfähigkeit — der mit Turbinen ausgerüsteten Fahrzeuge als befriedigend erwiesen.

Im Anschluß an die vorstehenden Angaben sei bereits hier erwähnt, daß nach einer Äußerung des Parlamentssekretärs Mr. Robertson die drei im Rechnungsjahre 1906/07 auf Stapel zu legenden Linienschiffe des Programms 1906/07, von denen zwei auf Staatswerften, Portsmouth und Devonport, konstruiert werden sollen, ein um 600 Tonnen größeres Deplacement als die „Dreadnought" erhalten, daß sie mithin einen verbesserten „Dreadnought"-Typ darstellen werden. —

Über die drei Panzerkreuzer des „Invincible"-Typs (Programm 1905/06; auf Stapel gelegt am 5. Februar, 1. März bzw. 2. April 1906) bringt die Denkschrift nur spärliche Angaben, keine solchen über Armierung und Panzerung sowie Geschwindigkeit. Aus der Geheimhaltung dieser Daten sowie aus der Erhöhung des Deplacements auf 17 527 Tonnen läßt sich jedoch schließen, daß auch der neue Panzerkreuzertyp gegenüber den früheren wesentliche Abweichungen aufweist. Welcher Art diese sind, insbesondere, ob nach Vergrößerung der Geschwindigkeit auf 25 Seemeilen, die festzustehen scheint, die Deplacementserhöhung zu einer weiteren Verstärkung des Kalibers der schweren Artillerie oder des Panzers verwandt wird, ist noch nicht bekannt geworden.*) Die Preisdifferenz zwischen „Dreadnought" und „Invincible" beträgt nur 1,24 Millionen Mark.

Interessant sind die Angaben über den Versuchs-Hochseetorpedobootszerstörer „Swift" von 1800 Tonnen, 30 000 indizierten Pferdestärken, 36 Seemeilen Geschwindigkeit, 180 Tonnen Ölvorrat und vier 10,2 cm-SK., in dem man, besonders infolge der Höhe des Deplacements von 1800 Tonnen — gegenüber der anfänglich genannten Zahl von 1000 Tonnen — wohl mit Recht ein neues Entwicklungsstadium des Scouts oder kleinen Kreuzers zur Torpedobootsabwehr und zu Aufklärungszwecken erblicken kann. Nach den Äußerungen des Ersten Lords der Admiralität und des Mr. Robertson im Parlament beabsichtigt man zu Beginn des nächsten Etatsjahres einen weiteren Schritt in dieser Richtung zu tun mit der Stapellegung eines verbesserten Scouttyps, bei dem die mit der „Gem"-Klasse und den Scouts gemachten Erfahrungen Verwendung finden sollen. Seine Kennzeichen werden sein: Sehr hohe Geschwindigkeit, Aktionsradius von 2000 Seemeilen (Turbinenmaschinen, Ölfeuerung), stärkere Armierung als die Scouts, so daß das Fahrzeug den Kreuzern 3. Klasse überlegen ist, Geeignetheit für den Dienst

*) Die von der »Tribune« im August gebrachte Nachricht, die neuen Panzerkreuzer würden eine Armierung von acht 30,5 cm-Kanonen erhalten, hat viel Wahrscheinliches, wenn man sie mit den übrigen Daten kombiniert.

Digitized by Google

auf den ausländischen Stationen. Aus diesen Angaben erhellt, daß die englische Admiralität bei ihren Versuchen, einen als schnelles Aufklärungs- und Antitorpedobootsfahrzeug geeigneten Typ zu konstruieren, wiederum bei einem Deplacement angelangt ist, das dem des deutschen kleinen Kreuzers etwa entsprechen wird. Das Fahrzeug, das in Pembroke gebaut werden soll, wird von Mr. Robertson als Torpedobootsmutterschiff bezeichnet, was vielleicht darauf hindeutet, daß es auch als Flottillenfahrzeug Verwendung finden wird.

Über die bisher gebauten und im Bau befindlichen Unterseeboote bringt die Denkschrift nichts Neues; die Boote des Programms 1906/07 werden einen neuen Typ darstellen und entgegen dem bisherigen Brauch von den Staatswerften gebaut werden; vielleicht geht auch England — wie seit einiger Zeit Frankreich — mit dem neuen Typ zum Tauchboot über.

II. Die Erklärungen der Regierung über die Gestaltung des Schiffbauprogramms.

Während man bei den Marineetatsverhandlungen im März d. Js. das fast völlige Fehlen politischer Betrachtungen feststellen konnte, waren die Parlamentsverhandlungen Ende Juli, welche die Verminderung des Schiffbauprogramms betrafen, reich an interessanten politischen Erörterungen, in denen die allgemeine politische Lage, die Haager Konferenz, die Marine- und Schiffbaupolitik der größeren Seemächte, vor allem der Two-Power-Standard, eine hervorragende Rolle spielten. Von besonderem Interesse waren die Reden des Parlamentssekretärs Mr. Robertson im Unterhaus und des Ersten Lords der Admiralität, Lord Tweedmouth, im Oberhaus, in denen die Herabsetzung der Zahl der 1906/07 zu bewilligenden Schiffe und Fahrzeuge — von vier Linienschiffen auf drei, von fünf Hochsee-Torpedobootszerstörern auf zwei und von zwölf Unterseebooten auf acht — näher begründet wurden. (Die Küstentorpedobootszerstörer des Programms bleiben unberührt.)

Mr. Robertson ging davon aus, daß die liberale Regierung im März erklärt habe, sie werde die in dem Statement of Admiralty Policy des Lord Cawdor enthaltenen Pläne im Prinzip durchführen, behalte sich aber gewisse Änderungen bezüglich der Schiffbaupolitik vor. Die Verminderung des Programms im Laufe des Jahres ist kein ungewöhnliches Verfahren, wie die Vorgänge der beiden vorhergehenden Jahre beweisen. Die Reduktion erfolgte auf einstimmigen Beschluß der Admiralität. Ihre finanzielle Wirkung ergibt sich aus folgendem: Die erste Rate (1906/07) für die neu zu bauenden Schiffe und Fahrzeuge des diesjährigen Programms, die infolge der beabsichtigten späten Stapellegung der Schiffe einen verhältnismäßig geringen Betrag — 13,2 Millionen Mark — darstellte, würde durch die Reduktion etwa um ein Viertel verkürzt werden können. Da jedoch durch den „Montagu"-Unfall unerwartete Ausgaben entstanden sind, so ist eine Ersparnis für den Etat 1906/07 nicht zu verzeichnen. Im Etat 1907/08 hingegen wird eine Verminderung der sich aus dem Neubauprogramm 1906/07 ergebenden Kosten bei Kapitel 8 (Schiffbau) um 26,6 Millionen Mark, einschließlich der Armierungskosten (Kapitel 9) um 30,4 Millionen Mark eintreten. Die Gesamtkosten des Neubauprogramms 1906/07 bei Kapitel 8, die sich auf mehrere Jahre verteilen, werden von 165,9 auf 120,3 Millionen Mark, unter Einrechnung der Armierungskosten von 190,5 auf 138,7 Millionen Mark, also um 51,8 Millionen Mark, vermindert. Einen gewissen Ersatz für die gestrichenen drei Hochsee-Torpedobootszerstörer wird das zu

Digitized by Google

Beginn des nächsten Jahres auf Stapel zu legende, bereits vorher erwähnte Torpedobootsmutterschiff darstellen.

Für das Jahr 1907/08 ist die Stapellegung von zwei gepanzerten Schiffen beabsichtigt mit dem Vorbehalt, daß ein drittes Schiff in Angriff genommen wird, falls die Haager Konferenz hinsichtlich einer allgemeinen Verminderung der Rüstungen resultatlos verlaufen sollte. Die Schiffe des Programms 1907/08, für die erste Raten von nur unbedeutender Höhe gefordert werden sollen, werden erst gegen Ende des Etatsjahres auf Stapel gelegt werden. Man will durch alle diese Maßregeln gegenüber der Haager Friedenskonferenz die aufrichtige Absicht der englischen Regierung dokumentieren, sich an einer Verminderung der Rüstungen zu beteiligen und darin mit gutem Beispiel voranzugehen. Auch über die hier angedeuteten Schritte hinaus wird die Admiralität nach Angabe Mr. Robertsons bemüht sein, Ersparnisse zu erzielen. Bemerkenswert sind die Ausführungen des Parlamentssekretärs, mit denen er einerseits den Gegnern der Reduktion, anderseits denjenigen entgegentrat, die eine sofortige weitere Verminderung der Marineausgaben befürworten. Ersteren gegenüber machte er geltend, daß dieselben Lords der Admiralität — also auch Sir John Fisher —, die im Vorjahre das Bautempo von vier großen Schiffen empfahlen, nach eingehender Prüfung der gegenwärtigen Lage die Herabsetzung der Zahl der zu bauenden Schiffe befürwortet hätten; zu dieser Erklärung sei er durch die Seelords ermächtigt, die überzeugt seien, daß die Stärke der englischen Flotte gegenwärtig eine überwältigende, zum mindesten eine überaus große sei. Bei der Reduktion wurde die Admiralität durch ähnliche Gesichtspunkte geleitet wie bei der nachträglichen Streichung eines Panzerkreuzers und von dreizehn Torpedobootszerstörern 1904/05 sowie eines Panzerkreuzers 1905/06; ausschlaggebend ist der Umstand gewesen, daß die Fortschritte in dem Ausbau der fremden Marinen seit der Aufstellung des Etats im November nicht so bedeutend gewesen sind, wie man damals annehmen zu müssen glaubte. Die Zumutung, die Marineausgaben gegenwärtig noch weiter zu beschneiden, sie sogleich auf die Höhe des Etats von 1898 oder 1899 zurückzuführen, wies Mr. Robertson mit folgender Begründung zurück: 1. Die Sicherheit des gesamten britischen Reiches beruht auf der Unbesieglichkeit der Flotte. 2. Bei dem gegenwärtigen Stande des Völkerrechts ist das britische Privateigentum zur See im Kriege der Wegnahme und Zerstörung ausgesetzt. 3. Das Schiffsmaterial der Flotte bedarf einer allmählichen Erneuerung. 4. Der Übergang zum Bau von Schiffen größten Deplacements in der englischen Marine hat die fremden Nationen veranlaßt, auf diesem Wege zu folgen und eine Anzahl solcher Schiffe schon in diesem Jahre auf Stapel zu legen; England muß darauf bedacht sein, daß es trotzdem seine Überlegenheit behält. Der Parlamentssekretär schloß mit der Feststellung, daß seine Ausführungen im Einklang mit der Äußerung des Premierministers in der Albert-Hall ständen: „I hold that the growth of armaments is a great danger to the peace of the world. The policy of large armaments keeps alive and stimulates the idea that force is the best if not the only solution of international difficulties. It is a policy which tends to inflame old sores and to open new ones. I submit to you that as the principle of peaceful arbitration gains ground it becomes one of the highest duties of Government to adjust those armaments to the newer and happier condition of things."

Digitized by Google

Ähnlich den vorstehenden Ausführungen gestalteten sich diejenigen des Lord Tweedmouth im Oberhause. Auch er wies die Versuche der Opposition zurück, eine Spaltung in der Admiralität und eine Überstimmung der Seelords nachzuweisen. Die Beschlüsse der Admiralität wurden einmütig gefaßt, der Vorschlag der Reduktion des Programms wurde auf die Aufforderung, dieses unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Lage einer erneuten Durchsicht zu unterziehen, von den Seelords aus eigener Initiative gemacht. Auch zur Zeit Lord Selbornes 1904/05 und Lord Cawdors 1905/06 fanden solche nachträglichen Streichungen statt. Weder Frankreich, noch die Vereinigten Staaten, noch Deutschland legten bis Ende Juli eines ihrer in diesem Jahre bewilligten großen Schiffe auf Stapel; Deutschland beginnt damit nicht vor September, die französischen Schiffe werden nicht vor 1912 fertiggestellt, Rußland kürzte die Ausgaben für Neubauten um 51 Millionen Mark. Diese Änderung der bei der Aufstellung des ursprünglichen Programms zugrunde gelegten Verhältnisse berechtigten die Admiralität zur Beschränkung der Zahl der zu fordernden Einheiten. Hinsichtlich der Haager Konferenz äußerte sich Lord Tweedmouth ähnlich wie Mr. Robertson; er steht auf dem Standpunkt der Erklärung, die Lord Goschen 1899 bei der ersten Konferenz abgab: „England sei durch die wachsenden Rüstungen der fremden Mächte zur Steigerung seiner Ausgaben für die Flotte gezwungen; sollten jene zu einer Beschränkung des Bauprogramms bereit sein, so werde auch England das seinige kürzen." Nicht ohne Interesse war schließlich die Feststellung, daß die Verhältnisse der Fleet Reserve und der Royal Naval Reserve sich in den letzten Jahren erheblich gebessert haben. Die Flottenreserve, die zur Zeit der Einsetzung der Kommission unter Sir E. Grey 5000 Köpfe betrug, überschreitet jetzt 15 000 Mann; dazu seien 4200 Naval Volunteers vorhanden. Während die Kommission einen Bestand an Reserven von 50 Prozent der aktiven Mannschaften für nötig hielt, betrachte man jetzt 15 bis 20 Prozent für hinreichend. Die Royal Fleet Reserve sei die beste Reserve; die Zahl der Royal Naval Reserves würde daher gekürzt werden, nur die der Heizer bedürfe einer beträchtlichen Vermehrung.

Eine gewisse Ergänzung, vornehmlich in politischer Beziehung, erfuhren die vorstehend skizzierten Reden durch die Erklärungen des Premierministers, die dieser im Unterhause auf die Angriffe Balfours hin abgab. Am bemerkenswertesten ist unter ihnen diejenige, welche den Two-Power-Standard betrifft. Sir H. Campbell-Bannerman erkennt den Two-Power-Standard als allgemeinen Leitsatz an; er hält es aber für notwendig, bei der Entscheidung der Frage, welche Mächte bei den Berechnungen des Two-Power-Standard in Betracht zu ziehen seien, die jeweilige politische Lage zu berücksichtigen. Es sei eine völlig veraltete Auffassung des Two-Power-Standard, wenn man in der Gegenwart als Maßstab für die notwendige Stärke der englischen Flotte die Summe der deutschen und französischen Seestreitkräfte wähle, da eine solche Kombination ausgeschlossen sei. Dazu sei bis 1909 nur England im Besitze eines fertigen Schiffes des „Dreadnought"-Typs, 1909 besitze es vier solche, während diejenigen der anderen Mächte dann noch im Bau seien. Zur Zeit sei schließlich weder Frankreich noch Deutschland imstande, so schnell oder so billig zu bauen wie England. England sei infolge der überragenden Stärke seiner Flotte imstande, den Anstoß und das Beispiel zur Beschränkung der immer mehr anwachsenden Rüstungen zu geben.

Digitized by Google

III. Die Aufnahme der Regierungserklärungen in Parlament und Presse.

Wie zu erwarten, gestaltete sich die Diskussion über die Verkürzung des Programms im Parlament außerordentlich lebhaft. Die Opposition vermochte ihren Bedenken und ihren Angriffen auf die Marinepolitik der liberalen Regierung dadurch besonderen Nachdruck zu verleihen, daß sie als Hauptredner hervorragende Sachverständige, im Unterhause den früheren Zivillord Mr. Lee, im Oberhause Lord Cawdor und Viscount Goschen, vorschickte. Die Angriffe bewegten sich im allgemeinen in folgender Richtung:

1. Die liberale Regierung gefährdet den Two-Power-Standard, der ohne Rücksicht auf die jeweilige politische Lage aufrecht zu erhalten ist. Englands Flotte muß mindestens so stark wie die beiden nächst starken Flotten der Welt sein; ein Überschuß an Linienschiffen von etwa 10 Prozent darüber hinaus ist wünschenswert.

2. Der Two-Power-Standard muß insbesondere auch mit Bezug auf die Schiffe des „Dreadnought"-Typs aufrecht erhalten werden.

3. Das Verfahren der Regierung, die Seelords in die Debatte zu ziehen, ist nicht zu billigen; es erregt dies den Eindruck, als wolle sie die Verantwortung auf jene abwälzen. Wahrscheinlich fand eine starke Beeinflussung der Seelords zugunsten der Reduktion statt; eine tatsächliche Änderung ihrer Ansicht über die Notwendigkeit des Bautempos von vier gepanzerten Schiffen in der Zeit vom November bis zum Juli ist unwahrscheinlich.

4. Die Absicht der Regierung, durch die Einschränkung der Flottenrüstung den Weg zu einer allgemeinen Verminderung der Ausgaben für Heer und Flotte bei Gelegenheit der Haager Konferenz zu ebenen, ist zu verwerfen, da die fremden Mächte sich durch das Vorgehen Englands nicht beeinflussen lassen werden; umsoweniger, als die Regierung selbst erklärt hat, trotz der Reduktion der Armee sei die Striking force um 50 Prozent in ihrer Leistungsfähigkeit gesteigert, und die Überlegenheit der Flotte sei so überwältigend, daß sie trotz der Streichungen auch in Zukunft durchaus bestehen bleibe. Dies Doppelspiel wird auf die Haager Konferenz einen ungünstigen Eindruck machen.

Auf die Bereitwilligkeit der fremden Mächte, der Einschränkung der Rüstungen auf der Haager Konferenz zuzustimmen, setzt man allgemein, auch auf seiten der Regierungspartei, nur geringe Hoffnungen. Die Absicht, eine solche anzuregen, billigten auch die Redner der Opposition, doch hielten sie es für eine Bedrohung der Sicherheit des britischen Reiches, wenn man mit der Schwächung seiner Rüstung beginne, ehe fremde Nationen damit den Anfang gemacht hätten. Mr. Lee schlug vor, wenn man Ersparnisse machen wolle, so solle man eine größere Zahl veralteter Schiffe ausrangieren und weniger Schlachtschiffe in Dienst halten. Mit berechtigtem Stolz konnte Mr. Balfour darauf hinweisen, daß die konservative Regierung unter seiner Leitung trotz erheblicher Ersparnisse in den letzten Jahren die Leistungsfähigkeit der Flotte wesentlich erhöht habe; die gleiche Wirkung könne man keinesfalls der Sparsamkeitspolitik der liberalen Regierung zuerkennen. Am besten sichere man den Frieden, wenn man die Länder, die von Natur defensiv seien, mit möglichst starker Rüstung versehe. Auf ähnlichem Gebiet bewegten sich die Ausführungen des Earl of Cawdor, der daran erinnerte, daß 1792 in einer Thronrede die Möglichkeit der Einschränkung der Rüstungen

Digitized by Google

auf Grund der freundlichen Versicherungen der fremden Mächte betont wurde, daß kurz darauf England in einen langjährigen Krieg verwickelt wurde, der erst mit Waterloo endete. Viscount Goschen vermag sich auf Grund seiner Erfahrungen als Delegierter auf der ersten Haager Konferenz nur geringe positive Erfolge auf dem Gebiete der Abrüstung von der neuen Konferenz zu versprechen. Die englische Flotte muß nach seiner Ansicht einen Überschuß an Stärke über den Two-Power-Standard hinaus bewahren, da man im Kriege nicht nur mit den Gegnern, sondern auch mit den unbequemen Neutralen zu rechnen habe. Lord Brassey, der auf sein Lieblingsthema, die Bemannungsfrage, wiederum näher einging, hielt die diesjährigen Streichungen für zulässig; England erhalte trotzdem den Two-Power-Standard mit einem gewissen Kraftüberschuß aufrecht. Auch Mr. Bellairs war mit der Streichung einverstanden, erklärte aber, gegen eine weitere Einschränkung, wie sie für 1907/08 vorgesehen sei, Front machen zu müssen. Charakteristisch erscheint es, daß zahlreiche Redner, auch solche der Opposition, ihr Bedauern darüber aussprachen, daß England durch den Bau der „Dreadnought" die fremden Nationen zur Nachfolge auf diesem Wege gezwungen habe, daß es dadurch einmal die Höhe der Budgets in die Höhe getrieben und ferner der englischen Flotte die Behauptung des Two-Power-Standard für die Zukunft erschwert habe.

Die Erörterungen in der Presse sind im allgemeinen ruhiger gehalten, als zu erwarten stand. Es erklärt sich dies vielleicht dadurch, daß man auf Gerüchte hin, die seit einigen Wochen durch die Zeitungen gingen, auf die Streichung von zwei „Dreadnoughts" gefaßt war, ferner wohl auch dadurch, daß man in allen Kreisen von der gegenwärtigen starken Überlegenheit der englischen Flotte überzeugt ist und daß man annimmt, so lange Sir J. Fisher in der Admiralität verbleibt, werde dieser eine gefahrbringende Schwächung der Flotte nicht zulassen. Die „Times" mißbilligt zwar die Streichungen, erkennt aber an, daß diese noch umfangreicher hätten ausfallen können. Der Auslegung des Two-Power-Standard durch den Premierminister kann sie nicht zustimmen, da diese eine Gefahr für die zukünftige Sicherheit des Landes in sich trage. „Daily Telegraph" meint, die Geschichte lehre, daß Ersparnisse, die durch Streichung von Schiffen erzielt wurden, nur selten sich als wirkliche Ersparnisse erwiesen. Der Beschneidung des Etats seien stets Paniken und im Anschluß daran erhöhte Ausgaben gefolgt. „Standard" bedauert, daß die Reichsverteidigung wiederum zum Gegenstand des Parteikampfes gemacht sei; die Regierung behandele eine große nationale Frage mit Leichtsinn und Oberflächlichkeit. Auf der anderen Seite erklärt „Tribune", die Streichungen entsprächen völlig denen, welche in den Vorjahren die konservative Regierung vornahm, und „Daily Chronicle" begrüßt die Kürzung des Programms als einen wichtigen Schritt auf dem Wege zur Erleichterung der Lasten, welche alle Völker infolge der enormen Rüstungen zu tragen haben.

Schlußbetrachtung.

Vorausgeschickt sei, daß es sich bei der Streichung eines der vier armoured ships um ein Linienschiff — nicht um einen Panzerkreuzer — handelt, da die vier Schiffe, wie aus einer Zusammenstellung im Etat 1906/07 hervorgeht, sämtlich als battleships — im Gegensatz zu den armoured cruisers — gebaut werden sollten.

Digitized by Google

Diese Tatsache ist selbst in der englischen Presse vielfach übersehen, und es sind zahlreiche, nicht zutreffende Kombinationen daran geknüpft worden. Es handelt sich demnach um eine Verkürzung des diesjährigen Programms um ein Linienschiff, drei Hochsee-Torpedobootszerstörer und vier Unterseeboote. Für die Hochsee-Torpedobootszerstörer wird im nächsten Etat die Forderung eines schnellen Kreuzers erscheinen, dessen Gesamtkosten voraussichtlich denjenigen von drei Hochsee-Torpedobootszerstörern zum mindesten gleichkommen werden.

Welche Bedeutung ist dieser Verminderung der Flottenrüstung im Rahmen der englischen Marinepolitik nun beizumessen?

Es ist seit langem die Tradition der liberalen Regierungen in England gewesen, ihre Aufmerksamkeit hauptsächlich den Fragen der inneren Politik und vor allem der Gesundung der Finanzen zuzuwenden. Um letzteres Ziel zu erreichen, pflegte man sich in erster Linie der Ersparnisse zu bedienen, die durch Beschneidung des Flotten- und Heeresbudgets gemacht werden konnten. Der Hinweis auf die Absicht einer sparsamen Finanzwirtschaft war dementsprechend stets eins der Schlagworte, welche der liberalen Partei den Erfolg bei den Wahlen sichern halfen, nachdem die Rüstungskosten unter dem konservativen Regime von Jahr zu Jahr weiter gesteigert waren. War diese Vorbedingung im allgemeinen auch bei den letzten Wahlen gegeben, so war hier doch die Lage der liberalen Regierung insofern eine schwierigere, als die konservative Regierung bereits im letzten Jahre in geschickter Weise eine Verminderung der Marineausgaben bewirkt hatte, die im Jahre 1904/05 die enorme Höhe von 752,5 Millionen Mark erreicht hatten. Trotz der Beschränkung des Budgets war durch das Reorganisationswerk Sir J. Fishers eine wesentliche Steigerung der Leistungsfähigkeit der Flotte erzielt. Um eine weitere Herabsetzung der Marineausgaben durch die liberale Regierung zu erschweren, hatte das konservative Kabinett kurz vor seinem Abgang die für England in Zukunft notwendige Schiffbaupolitik in dem bekannten Statement of Admiralty Policy festgelegt; auch der Etat 1906/07 wurde von ihm fertig ausgearbeitet den liberalen Nachfolgern übergeben. Zudem hatte es die Admiralität unter dem konservativen Regime verstanden, die weitesten Kreise des englischen Volkes von der Richtigkeit und Notwendigkeit ihrer Marinepolitik zu überzeugen. Wollte somit das liberale Regiment das den Wählern gegebene Versprechen einlösen und Ersparnisse beim Flottenetat machen, so mußte es mit der größten Vorsicht zu Werke gehen. Der „Montagu"-Unfall kam im letzten Augenblick als weiteres erschwerendes Moment hinzu. Als Begründung, die dazu zu dienen hatte, die Streichungen auch der Opposition genehm erscheinen zu lassen, führte man neben der Verzögerung der Inbaugabe der neuesten Schiffe bei den fremden Nationen vor allem die Absicht an, eine Grundlage für die Bestrebungen zur allgemeinen Verminderung der Rüstungen auf der Haager Konferenz zu schaffen. Welche Bedeutung man den diesjährigen Streichungen am Flotten- und Heeresetat in dieser Hinsicht beizumessen hat, wurde allerdings von der Opposition auf Grund der Regierungserklärungen in der bereits oben erwähnten Weise scharf beleuchtet. Die bisherigen Streichungen sind tatsächlich nicht derart, daß sie den Two-Power-Standard der englischen Flotte in Zukunft irgendwie in Frage zu stellen vermöchten. Sie erscheinen vielmehr als ein in der englischen Marineverwaltung geläufiges Verfahren, das auch zur Zeit der konservativen Regierung verschiedentlich zur Anwendung gelangte. Letztere

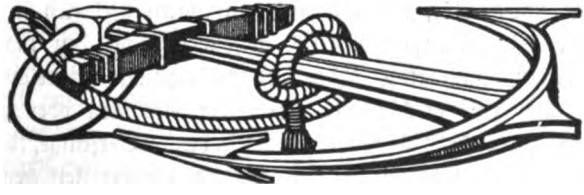
Digitized by Google

ließ 1904/05 einen bereits bewilligten Panzerkreuzer und dreizehn Torpedobootszerstörer, im folgenden Jahre wiederum einen Panzerkreuzer unausgeführt — ohne allerdings die Genehmigung des Parlamentes vorher einzuholen. Das Schiffbauprogramm pflegt im Herbst mit einem gewissen Sicherheitskoeffizienten aufgestellt zu werden; treten bis zum Sommer Änderungen in der allgemeinen politischen Lage oder in der Schiffbaupolitik der fremden Mächte ein, so erfährt das Programm eine entsprechende Abänderung.

Man ist sich übrigens in England darüber klar, daß die liberale Regierung niemals ernstlich daran denken wird, den Flottenausbau auf der bisherigen starken Grundlage zu hemmen, da sie dadurch ihre Stellung aufs äußerste gefährden würde. Diese Überzeugung auf der einen Seite und der Zwang, die Finanzlage günstiger zu gestalten, auf der anderen, sind es, welche das starke Interesse der liberalen Regierung an einer erfolgreichen Regelung der Frage betreffend die allgemeine Verminderung der Rüstungsausgaben auf der Haager Konferenz erklären.

Noch ein Wort zu der im Parlament so eingehend kritisierten Stellung der Seelords zu der Reduktion. Mr. Robertson überbrachte dem Unterhause deren Erklärung, sie seien völlig mit der Beschränkung einverstanden, die sie selbst empfehlen. Dies Verhalten der Seelords, die selbst den Schiffbauplan mit dem Bautempo von vier gepanzerten Schiffen aufgestellt und als Mindestmaß für die Zukunft befürwortet. hatten, ist vielfach als unerklärlich bezeichnet worden. Man wird wohl nicht fehlgehen, wenn man darin einen Kompromiß erblickt, der zwischen Sir J. Fisher und dem liberalen Kabinett abgeschlossen wurde. Ersterer schlug eine mäßige Reduktion aus eigenem Antrieb vor, um größere Streichungen zu verhindern. Eine weitere Kürzung des Bauplanes würde er voraussichtlich mit seinem Austritt aus der Admiralität beantwortet haben. Soweit aber durfte die Regierung es nicht kommen lassen, da dieser Schritt einen Sturm der Entrüstung im ganzen Lande hervorgerufen hätte und von der Opposition für ihre Zwecke mit Erfolg hätte ausgenutzt werden können. So kam es zu einer mäßigen Kürzung des Programms, deren die liberale Partei ihren Wählern gegenüber bedurfte, die anderseits an der überwältigenden Überlegenheit der englischen Flotte für die Zukunft nichts ändert.

Rdr.



Digitized by Google

Fitness to win.

Unter dem Titel „Heresies of Seapower“ hat Fred. T. Jane, der bekannte Herausgeber der „Fighting ships“ vor kurzer Zeit ein Buch*) erscheinen lassen, das um seines originellen und vielseitigen Inhalts willen in England große Beachtung, aber auch viele Gegner gefunden hat.

Der Verfasser bekennt sich, ohne die Bedeutung anerkannter Fachschriftsteller an sich anzweifeln zu wollen, als einen „Ketzer“ hinsichtlich des landläufigen und von vielen gedankenlos nachgebeteten Satzes „von dem Einfluß der Seemacht auf die Geschichte“. Er will Dogmen, wie „Seemacht gewann den zweiten Punischen Krieg“, oder „die Schiffe Nelsons gewannen bei Trafalgar die Schlacht von Waterloo“ nicht ohne weiteres als richtig anerkennen. Er will aus der Geschichte und aus Überlegungen aller Art beweisen, daß der Besitz an Seemacht noch keine Garantie für den Sieg ist. Er verwahrt sich dabei aber ausdrücklich gegen den Verdacht, als wolle er die Autorität Mahans anzweifeln oder ihn widerlegen. Er will nur, wie er sagt, gegen allzu eifrige Schüler und Nachbeter der Mahanschen Theorien zu Felde ziehen. Er will beweisen, daß, wie die Dinge auch immer liegen, „fitness to win“ diejenige Eigenschaft sei, die den Sieg bringe und sichere und daß dies das einzige, ewige Gesetz des Krieges sei, sowie das, was das Studium der Seekriegsgeschichte wirklich lehren kann.

Der Inhalt des lesenswerten Buches wird auch bei deutschen Lesern Interesse und starken Widerspruch finden. Es ist ein Kampfruf, es will anscheinend neben der Zustimmnng zu vielen Ansichten auch den Widerspruch herausfordern, ist aber gerade deswegen vielleicht lesenswert, denn es gibt Gedanken, Ideen und Anregungen. Der deutsche Seeoffizier wird bei der starken Inanspruchnahme, die der tägliche Dienst ihm aufbürdet, um ihm eben „fitness to win“ zu geben, nur ausnahmsweise dazu kommen, ein derartiges Buch mit der erforderlichen Aufmerksamkeit und Muße ganz durchzulesen. Es ist daher vielleicht zweckmäßig, den Inhalt hier ausführlicher wiederzugeben, als dies sonst der Brauch ist, so ausführlich, wie es bei dem vielseitigen Inhalt im Interesse des vollen Verständnisses nötig ist. Fred. T. Jane hat, wie er sagt, 10 Jahre an dem Buch gearbeitet. Der Stoff ist ihm unter den Händen angewachsen, in vielen Kapiteln sind Themata behandelt, die — so will es scheinen — nur in losem Zusammenhang mit der ursprünglichen Tendenz des Buches stehen und ihre Aufnahme mehr dem Wunsche verdanken, alle durch langjähriges Studium des Verfassers gewonnenen Erfahrungen auf bestimmten Gebieten in diesem größeren Werke zu sammeln und niederzulegen. Es ist daher, ohne den knappen Raum erheblich zu überschreiten, unmöglich, neben der Aufzählung des reichhaltigen Inhaltes des Buches hier auch eine erschöpfende Kritik der Ansichten oder eine Widerlegung schiefer Darstellungen aus der Geschichte zu versuchen. Derjenige, der dies tun will, wird, soweit es sich um geschichtliche Fragen handelt, längere Zeit dem Quellenstudium obliegen müssen. Aber das Buch wird hoffentlich zu solchen Untersuchungen anregen

*) Fred T. Jane: »Heresies of Seapower«. London 1906. Longmans, Green & Co. Preis 12 s 6 d.

Digitized by Google

helfen. Der der Arbeit Janes doch mehr oder minder zugrunde liegende Gedanke, daß auch die Mahanschen Werke gewisse schwache Stellen haben, daß die Schüler Mahans die von ihm ausgesprochenen Wahrheiten in übertriebener Weise mißverständlich und irreführend angewendet haben, hat wohl sicher einige Berechtigung. Man hat sich gewissermaßen mit dem, was Mahan in seinen grundlegenden Werken als geschichtliche Wahrheiten geprägt hat, abgefunden und ist saturiert.

Es gibt für viele keinen Gott außer Mahan, und der gewählte Titel „Ketzereien in bezug auf den Begriff Seemacht" ist daher nicht schlecht gewählt. Dem zünftigen Fachgelehrten fehlen die seemännischen Kenntnisse, dem Seeoffizier meist die rein historischen, um Mahan in allen Ansichten nachprüfen und kritisch beleuchten zu können. Dabei sei vorausgeschickt, daß es ferne liegt, die große Bedeutung Mahans als Historiker und Fachschriftsteller ernstlich anzweifeln zu wollen. Nur die Ansicht sei gestattet, daß auch er nicht unfehlbar ist und daß auch ihm Irrtümer in der Auffassung und Schlußfolgerung untergelaufen sein können, die bei Erschließung besserer Quellen zu erkennen sein würden. Um Mahans Verdienste voll zu würdigen, genügt es, ein wenn auch nicht absolut modernes, so doch neueres größeres deutsches Geschichtswerk durchzulesen. Mir schwebt ein vielbändiges Sammelwerk aus dem Jahre 1886 vor, in dem in zwei großen Bänden die Zeit Napoleons behandelt wird. Dort sind alle den Seekrieg dieser Periode betreffenden Daten in wenigen Worten abgemacht, Trafalgar wird nur einmal mit sieben Zeilen erwähnt, der innere Zusammenhang zwischen Landkrieg und Seekrieg in diesem gewaltigen Ringen ist völlig unentdeckt geblieben, und doch ist der Verfasser einer der bedeutendsten deutschen Geschichtsforscher, der dem Sammelwerk seinen Namen gegeben hat. Erst dem, der neben solchem Geschichtswerk die Bücher Mahans liest, geht ein Licht auf, wie bahnbrechend dieser in bezug auf Geschichtsforschung gewirkt hat und von welcher Bedeutung er gerade auch für unsere moderne Geschichtsforschung und für unsere Geschichtslehrer geworden ist.

In der Einleitung zu seinem Buche entwickelt Jane zunächst die Entstehung des Themas, das er sich zur Bearbeitung gestellt hat.

Er sagt: Der Begriff „Seemacht" ist durch Mahan geprägt und zu einer Art geheimnisvoller Bezeichnung geworden, zu einem Zauberwort, das den Schlüssel zu vielen Ereignissen liefern soll. Der Begriff bedarf aber der Definition. Jane selbst definiert den Begriff Seemacht dahin: Seestreitkräfte, die ausreichend sind, die Seestreitkräfte des Gegners zu vernichten. Diese Definition wird schwerlich als zutreffend und ausreichend anerkannt werden können.

Er zeigt sodann, daß es Unterschiede hinsichtlich des Begriffes „Seemacht" gibt. England z. B. ist, um leben zu können, absolut auf den Besitz von Seemacht angewiesen, Japan nur, um seinen Machtbereich auszudehnen, die Vereinigten Staaten bedürfen der Seemacht nur, um ihre Monroedoktrin durchzuführen. Deutschland bleibt völlig unerwähnt. Er stellt die Fragen auf: War „Seemacht" die einzige Ursache dafür, daß diese oder jene Nation eine andere in einem Kriege schlug, in dem es sich um Seeinteressen handelte, oder machte die gewinnende Nation nur zufällig Gebrauch von der See?

Digitized by Google

Ferner: Ist der Besitz von „Seemacht“ (wie er den Begriff definiert) eine Garantie für die sie besitzende Nation, um zu siegen? Und er antwortet darauf vorweg: Die Geschichte gibt keinen bestimmten Bescheid auf diese Frage.

Er fragt weiter: Gibt die Vergangenheit nun Lehren für die Zukunft? Können wir, wie Mahan es verlangt, Geschichte richtig lesen? Und hierauf antwortet er: Es gibt keinen idealen Geschichtschreiber; jeder, der Geschichte schreibt oder Beiträge liefert, ist befangen, schildert die Ereignisse von seinem Standpunkt aus, die Geschichtschreibung ergibt daher nur relative Wahrheiten, sie lehrt nur Möglichkeiten, nicht aber Tatsachen.

Jane stellt als ursprünglichen Hauptzweck seines Buches die Untersuchung des Satzes hin: „Wer die See beherrscht, beherrscht die Welt“ und will nachweisen, daß diese und andere zu Gemeinplätzen gewordenen Dogmen, obwohl in vielen Fällen richtig, nicht die Ursache des Sieges, sondern nur ein Mittel zum Zweck gewesen sind, daß dagegen „fitness to win“ ein Charakteristikum des jedesmaligen Siegers war und daß diese „fitness to win“ das einzige, ewig richtige Prinzip des den Sieg Suchenden gewesen ist und sein wird.

In dem Teil I werden nun, um diesen vorerwähnten Fragen auf den Grund zu gehen, sieben größere Seekriege behandelt, in denen nach Ansicht Janes anerkannte Theorien über das Wesen des Seekrieges keine Beachtung gefunden haben.

Seine Vorliebe für seekriegerische Taten aus der Zeit der Ruderschiffahrt erklärt der Verfasser damit, daß diese Kämpfe den modernen Schlachten in vieler Beziehung ähnlicher seien, als die aus der Segelschiffszeit, wo durch die Eigenart des Motors ganz besondere Verhältnisse geschaffen wären.

Zunächst wird der Peloponnesische Krieg behandelt. Der wenig studierte Krieg, so sagt der Autor, lehrt, daß der Begriff „Seemacht“ ein begrenzter ist. Die athenische überlegene Seemacht zerbrach an der wilden, ungeschulten Energie und Entschlossenheit der Syrakusaner, sie unterlag schließlich, trotz einiger vorhergegangener Siege, bei Ägos-Potamos vollständig, weil die siegenden Spartaner „fitter to win“ waren als die Athener. Der von Mahan aufgestellte Satz vom „silent pressure of seapower“ bewies sich hier als nicht richtig. Die seemächtigen Athener unterlagen Gegnern, die keine Seemacht oder doch eine erheblich geringere besaßen. Seemacht, so wird geschlossen, ist keine universelle Waffe. Sie ist eine solche nur in der Hand des Tüchtigeren, obwohl der Schluß natürlich falsch wäre, daß der Besitz von Seemacht an sich nutzlos ist.

Es werden sodann die beiden Punischen Kriege in ziemlich ausführlicher Form behandelt. Veranlassung hierzu ist wohl wesentlich die Tatsache, daß Mahan bekanntlich in seinem „Einfluß der Seemacht auf die Geschichte“ auf den zweiten Punischen Krieg hingewiesen hat. „Seegewalt rettete Rom und gab ihm den Sieg“, sagt Mahan. Jane, der sich auf Polybius, Livius und Thucydides stützt, ist nicht ganz dieser Ansicht. Im ersten Punischen Kriege, so liest er „richtig“ aus der Geschichte, besaß Rom keine Schiffe, erbaute sie aber, siegte mit Hilfe der neu erfundenen „Corvi“ über die Karthager, die ihre Gegner anfangs unterschätzten, erlangte die Seeherrschaft, landete erfolgreich in Afrika und erlag trotzdem, indem Claudius zu

Digitized by Google

Lande 10 Meilen von Karthago geschlagen wurde. Im zweiten Punischen Kriege besaß Rom, trotz der Autorität Mahans, „wahrscheinlich" nicht die Oberherrschaft zur See. Dennoch landete es und besiegte Karthago endgültig. Keinesfalls war die römische Seemacht die Ursache des endlichen Sieges in diesem gewaltigen Kampfe zweier Völker.

Es wird erwähnt, in den Schlußfolgerungen Janes aber nicht berücksichtigt, daß die Karthager zu Beginn des zweiten Punischen Krieges planmäßig auf die Ausübung der Seeherrschaft und die Führung des Seekrieges im großen Stil verzichteten und sich damit des besten Mittels gegen ihre Feinde beraubten. Als historisch mindestens von zweifelhafter Richtigkeit darf die Ansicht Janes angesehen werden, wonach der karthagische Erfolg zur See im zweiten Punischen Kriege, als die römische Flotte unter Scipio bei Tunis angegriffen wurde, ein großer Sieg zur See und somit ein Beweis für die Überlegenheit Karthagos zur See gewesen sei.

Allgemein wird von Jane als berechtigte Schlußfolgerung aus diesen Kriegen herausgearbeitet: „Seemacht" ist ein unsicheres Gut als Besitz; jede neue Erfindung von Seiten des Gegners stellt ihn in Frage. Weder Zahlen von Schiffen, noch Fertigkeit, sie zu handhaben, sichern von vornherein den Sieg. Eine Nation, die zum Kampfe entschlossen ist, findet immer Mittel und Wege — hier die Corvi der römischen Schiffe — trotz aller Gegengründe, um den Sieg zu erfechten. Der Sieg gehört nur dem, der „fit to win" ist. Und er gibt hier, obwohl er später eine exakte Definition des mystischen Begriffs „fitness to win" ablehnt, eine gewisse Erklärung desselben, indem er sagt: „Fitness to win is neither ships nor skill at handling them, but the sum of sentiment of each individual combattant."

Im folgenden Abschnitt werden Aktium und Lepanto vergleichend behandelt. Der Autor will hier zeigen, daß das Material an Schiffen nicht den Ausschlag gibt, die geschichtliche Lehre also Unrecht hat, wenn sie dem zur See Stärkeren immer den Sieg verspricht. Bei Aktium siegte die an Schiffszahl und Größe der Einheiten erheblich unterlegene Flotte des Oktavianus über die des Antonius. Bei Lepanto unterlagen die kleinen türkischen Schiffe dagegen den Mastodonts der Christen. Beiden Schlachten ist gemeinsam, daß das persönliche Element den Ausschlag gab, in bezug auf das Material beweisen beide das Gegenteil voneinander.

In dem nächsten Kapitel werden der Mißerfolg der Armada in Vergleich gestellt mit den Erfolgen der englisch-französischen Landungsflotte im Krimkriege und der erfolgreichen Landung der Japaner in Korea.

Die Armada besaß die Überlegenheit zur See. Dennoch mißglückte diese Unternehmung völlig. In den beiden anderen Fällen wurde entgegen anerkannten Theorien der Seekriegführung verfahren und trotzdem ein Erfolg erzielt. Obwohl die feindliche Seemacht noch vorhanden war, wurde mit Erfolg gelandet.

Der Untergang der Armada beweist ihren Mißerfolg, das ist richtig. Aber es ist falsch, so sagt Jane, daraus allgemein abzuleiten, daß Landungen bei Vorhandensein einer feindlichen Flotte unmöglich sind. Er kommt in einem späteren Kapitel auf die Möglichkeit einer Invasion in England zurück.

Das nun folgende Kapitel behandelt den Russisch-japanischen Krieg und bringt verschiedene wertvolle Einzelheiten, die — ihre Stimmigkeit vorausgesetzt — recht inter-

Digitized by Google

essant sind. Daß die Landung in Tschimulpo eine Mißachtung Mahanscher Lehren sei, war schon oben erwähnt.

Im weiteren Verlauf des Buches will Jane nachweisen, daß auch sonst anerkannte strategische Grundsätze von den Japanern nicht beachtet worden wären.

Von Einzelheiten aus seinen „Erfahrungen" aus diesem Kriege sei hier hervorgehoben: Die Mine spielte anscheinend eine große Rolle. Dennoch hatte keine Seite einen wirklichen großen Erfolg durch den Minenkrieg (?). Der Torpedo als Waffe entsprach in keiner Weise den Erwartungen. Der geringe Aktionsradius der Torpedoboote machte sich sehr störend bemerkbar. 66 Prozent der Boote fehlten im entscheidenden Moment an entscheidender Stelle. Drei Torpedoboote auf dem Papier entsprachen also einem in der Praxis. Allerdings, so muß er zugeben, waren bei Tsuschima nahezu alle Boote zur Stelle. In bezug auf die Artillerie erbrachte der Krieg nichts Überraschendes. Der Marsch der baltischen Flotte war das interessanteste Moment des Krieges. Daß sie vernichtet wurde, war bei der Beschaffenheit des Personals weniger erstaunlich als daß sie sich so lange verteidigte.

Die wahre Ursache des Sieges der Japaner, so führt er übereinstimmend mit allen, die diesen Krieg studiert haben, aus, lag lediglich in dem glühenden Patriotismus der Japaner und in der Bereitwilligkeit jedes einzelnen, für sein Vaterland zu sterben.

Für den Mangel an Patriotismus macht er die russische Regierung und das ganze russische Volk verantwortlich. Eine Nation, die, in einem Krieg begriffen, ihre innerpolitische Rettung über den Erfolg des Krieges stellt, wird immer in einem Konflikt mit einem stärkeren Gegner unterliegen. Niemals in der Geschichte hat ein Volk eine Niederlage so verdient, wie jetzt das russische!

Die Japaner würden sich im Falle Nebogatow nie ergeben haben. Die Übergabe ist ethisch entschuldbar, aber eine Flotte mit solchen ethischen Gesichtspunkten ist nutzlos für den Zweck, für den sie geschaffen wurde. „Tod oder Sieg" mag eine melodramatische Phrase sein. Dennoch ist die Anerkenntnis dieses Satzes eine Notwendigkeit für den, der siegen will. Diejenigen russischen Seeleute, so läßt Jane den Braven Gerechtigkeit widerfahren, die mit dem „Uschakow" untergingen, starben ebenso nützlich für die Zukunft der russischen Flotte, als wenn sie gesiegt hätten.

Man wird diesen kraftvollen Ausführungen nur zustimmen können.

In dem nun folgenden Teil II werden Probleme behandelt, die der Begriff „Seemacht" nicht löst. Zunächst taktische und strategische Probleme.

Jane fragt: Es liegt der bekannte Fall vor, daß zwei einzeln unterlegene, getrennte Flotten einer dritten feindlichen zusammen gewachsen sind. Was tun beide Parteien richtig in diesem Falle?

Togo mißachtete die Mahansche Lehre, wonach es richtig ist für die überlegene dritte Flotte, sich auf den einen schwächeren Teil des Gegners zu stürzen. Er teilte seine Kräfte und hatte Erfolg. Cornwallis setzte sich vor Brest auch über die Theorie hinweg, es geschah nichts. Monk wurde, als er es 1666 tat, geschlagen. Die Geschichte gibt also keine Regeln.

In taktischer Beziehung läßt sich sagen, meint Jane, daß die uralte und richtige Idee, so handeln zu wollen, daß man an einer Stelle 2 : 1 steht, jetzt wieder sehr

Digitized by Google

modern ist, daß aber nur eine wirklich vorzüglich durchgebildete Flotte mit einer Trennungstaktik, die anstrebt, an einer Stelle konzentriert aufzutreten, Erfolg haben wird.

Jane hat hierin sehr recht. An sich richtige taktische Gedanken können zum Unheil führen, wenn sie mißverständlich angewendet werden, und die heute vielleicht hier und da in einzelnen Marinen vorhandene Tendenz, Teile der Flotte getrennt von der Linie zu verwenden, nur weil das „Teilen" eine moderne Idee ist, kann nur zur Folge haben, daß an Stelle des erhofften Erfolges der größte Mißerfolg tritt.

Ein ungelöstes Problem ist ferner, so sagt Jane, wie der Schwächere den Stärkeren schlagen soll. Die Geschichte lehrt, daß es geschehen ist, aber nicht, wie es geschehen ist. Sie gibt kein Rezept für den Sieg. Alexander löste diese Frage, wenn er sagte, „es ist dem Wolf gleichgültig, wie groß die Schafherde ist", und Hannibal beantwortete sie, indem er die Römer bei Cannae schlug.

Es wird ferner die Frage aufgeworfen, von welchem Wert für jetzt und für die Zukunft der Satz sei: „Taktische Grundsätze ändern sich, strategische aber nicht." Akademisch mögen solche Fragen ihr Interessantes haben, für die Praxis sind sie ohne Bedeutung. Nelson war kein strategisches oder taktisches Genie, aber er besaß im höchsten Maße die Eigenschaft des „fit to win" und verstand es, sie bei seinen Untergebenen zu entwickeln. Das, nicht aber die Kenntnisse von Theorien, sicherte ihm den Sieg.

Der vorerwähnte Satz leitet sodann Jane zu Betrachtungen über den Wert von Stützpunkten über. Die Geschichte der alten Zeit ist, so will er beweisen, in dieser Beziehung für moderne Absichten wertlos. Die ganzen Verhältnisse der Seekriegführung haben sich verändert. Die Strategie muß sich hier den neuen Grundsätzen anpassen, die Taktik dagegen kann die alte bleiben. In den Napoleonischen Kriegen war ein Angriff auf die Flottenstützpunkte untunlich. Heute werden die Stützpunkte das Hauptangriffsobjekt bilden müssen, weil diese Basen für moderne Flotten viel unentbehrlicher geworden sind. Gelingt es einer schwächeren Flotte, sich ungestraft in ihrem Stützpunkt zu bergen und dort zu verbleiben, so wird die stärkere, blockierende zum brachliegenden Kapital. Togo machte eine Konzession an die Lehre der alten Geschichte, wenn er die feindliche Flotte zum Objekt seiner Angriffe machte. Sein Anspruch auf Unsterblichkeit basiert mehr darauf, daß er Port Arthur bombardierte, es einschloß und zur Übergabe brachte, als daß er die Tsuschima-Schlacht schlug, die ein unnötiges Risiko war, weil Wladiwostok genommen werden konnte und so der Marsch der baltischen Flotte zwecklos gewesen wäre. Vielleicht wird keine Ansicht einen solchen Widerspruch bei den Lesern des Janeschen Buches finden, wie gerade diese.

Der Autor tritt dann in eine Besprechung des Kreuzerkrieges ein. Trotz Mahan ist er der Meinung, daß der Handelskrieg immer die berechtigte Waffe des Schwächeren sein muß. Auch der Erfolg kann ein guter sein. Der Kreuzerkrieg muß nicht um des Kreuzerkrieges willen geführt werden, wie es in der Regel in geschichtlichen Zeiten geschah, sondern er muß zum Zweck haben, den stärkeren Gegner zu einer solchen Teilung der Kräfte zu zwingen, daß der Schwächere seine Kampfkräfte mit Erfolg ansetzen kann. Seerechtliche Abmachungen werden nie gegen einen Kreuzerkrieg schützen, der, wenn energisch durchgeführt, England ruinieren würde und es daher nötigt, Abwehrmaßregeln vorzusehen. Der beste Schutz für England liegt darin, daß

Digitized by Google

Neutrale intervenieren würden, weil sie die unausbleibliche Störung ihres Handels mit England nicht gern sehen werden. In einem Kriege Englands mit einer anderen Seemacht würde Amerika sicher zugunsten seines englisch-amerikanischen Handels für England eintreten. Jane vergißt hier zu erwähnen, daß auch die Störung der sehr erheblichen deutsch-amerikanischen Handelsbeziehungen durch eine blockierende Flotte als sehr lästig von Amerika empfunden werden würde und daß nicht allein England eine Stütze an dem neutralen Unwillen Amerikas im Kriege finden würde. Als Gegenmaßregeln gegen die Belästigung des englischen Handels durch den Kreuzerkrieg schlägt er die Blockade der feindlichen Flotte und einige Stationskreuzer als Wächter auf Schnittpunkten wichtiger Handelsrouten vor. Er ist gegen das „Bedecken der See" mit zahlreichen Kreuzern, wie es die englische öffentliche Meinung verlangt, und gegen Convoyierung der Handelsschiffe. Eine große Gefahr sieht er in der Möglichkeit, daß Deutschland im Falle eines Krieges mit England große, schnelle, mit Kanonen und Leuten angefüllte Schiffe ausbrechen und durch diese zahlreiche kleinere Handelsschiffe zu Kapern umwandeln läßt. Hiergegen gibt es nur ein Mittel: Aufhängen als Piraten! An die Stelle des Convoy-Systems will er die nationale Versicherung setzen.

Es liegt nahe, daß er nach diesen Erwägungen auch auf das Gebiet des internationalen Seerechts abschweift. Jane ist, wohl übereinstimmend mit allen Fachkundigen, der Ansicht, daß das internationale Recht nur effektiv ist, solange es auf den Schwächeren Anwendung findet. Er hat den für englische Verhältnisse großen Freimut, diese seine Ansicht auch auszusprechen.

Das Kapitel endet mit einer sehr ausführlichen Besprechung der Doggerbank-Affäre. Er gibt den russischen Seeoffizieren in ihrem Verhalten durchaus recht und sagt, die Entscheidung der internationalen Untersuchungskommission war, indem sie die russischen Offiziere entschuldigte, völlig zutreffend. Andernfalls wäre geradezu eine Prämie darauf ausgesetzt worden, daß sich Torpedoboote im Kriegsfalle unter einer Fischerflottille verstecken, um sich gute Angriffsaussichten zu verschaffen. Ganz allgemein sagt er: Nur der unenergische, für seinen Beruf unbrauchbare Seeoffizier wird sich im Falle der Gefahr an den Buchstaben des Gesetzes klammern und sich dahinter vor der ihm zufallenden Verantwortung verschanzen. Gegebenenfalls muß er das Gesetz mißachten. (Beispiele: Naniwa, Togo; Minen in neutralen Gewässern; Tschimulpo, „Warjag"). Das mag eine schlechte Regel sein, aber es ist gesunder Menschenverstand.

Vor diesem Abschnitt wird noch die Frage „Kolonien und Seemacht" einer Erörterung unterzogen und die Richtigkeit des Satzes bezweifelt: „seapower is born of colonies". Er faßt sich dahin zusammen: Kolonien sind an sich ohne Nutzen für eine Flotte, solange sie zu deren Erhaltung nicht beitragen. Die Flotte verdankt den Kolonien nichts, aber die Kolonien schulden der Flotte den größten Dank, denn sie sichert ihnen die Existenzmöglichkeit. Jane sagt u. a., England muß seine Kolonien halten, damit sie nicht an andere Nationen fallen, so z. B. Südafrika an Deutschland. Die armen Bewohner Südafrikas würden dann „hewers of wood and drawers of water" für ihre Eroberer werden. Kiautschou nennt er ein deutsches Spielzeug, die Philippinen eine ständige Kriegsgefahr für Amerika.

In dem nächsten Abschnitt, der von der Invasion Englands handelt, erfährt Deutschland ein besondere Berücksichtigung. Die Invasion Englands, so wird

Digitized by Google

gesagt, ist das Schreckgespenst aller Briten. Die erfolgreiche Landung der Römer in Sizilien im ersten Punischen Kriege ist eine stärkere Warnung, als alle Landungsversuche Napoleons, von denen noch nicht einmal sicher feststeht, ob sie nicht nur eine Maske für andere Unternehmungen waren. Denn die römische Invasion gelang. Ihr Erfolg beweist die Möglichkeit solcher Unternehmungen. Man sagt nun in England, die Invasion sei unmöglich im Angesicht der englischen Flotte. Zugegeben, aber wenn sie nun nicht im Angesicht der Flotte unternommen wird? Deutschland ist allein die Macht, die eine solche Invasion unternehmen und durchführen könnte. Bei dem bestehenden Kräfteverhältnis der beiderseitigen Flotten ist, so gibt Jane zu, eine solche Landungsexpedition gegen den Willen der englischen Flotte aussichtslos. Aber möglich ist alles! Weil Deutschland England nicht anders als durch Invasion besiegen kann, muß es sich gerade hierzu entschließen; es muß, um zum Ziele zu kommen, überraschend handeln. Gerade deswegen muß also mit der Möglichkeit einer überraschenden Invasion gerechnet werden. Und so malt er sich und seinen Lesern ein mögliches Zukunftsbild aus, in dem minengesperrte Häfen, vernichtete englische Flotten, Blockadestellungen der deutschen Flotte im Kanal genau so gut eine Rolle spielen, wie in den Tendenzromanen der „Daily Mail“ und in anderen englischen Machwerken unserer Zeit. Jedenfalls rät er seinen Landsleuten, für alle Fälle gerüstet zu sein.

Der Wert des Buches wird durch diese üppigen Phantasiegebilde unzweifelhaft herabgesetzt.

Der nun folgende größere Unterabschnitt des Buches trägt die schwer übersetzbare Überschrift „the trend of things“.

In ihm werden besprochen: „Ewig richtige Grundsätze“, „die Entwicklung der Flotten“, die „Abmessungen der Linienschiffe“, die „Entwicklung des Kriegsschiffes“ und schließlich das Wesen des Begriffes „fitness to win“.

Ist es schon früher manchmal nicht ganz leicht gewesen, den roten Faden zu finden und festzuhalten, der die einzelnen Kapitel in logischer Folge miteinander verbindet, so ist das hier doppelt schwierig. Der innere Zusammenhang der einzeln behandelten Themata ist hier schwer zu entdecken.

In den „ewig gültigen Grundsätzen“ sagt Jane: Der Satz, daß „2“ stärker als „1“ sind, war und ist immer richtig. Kann aber irgend jemand mit Sicherheit sagen, was auf der See „2“ im Sinne dieses Satzes heißt? Niemand ist seiner Überlegenheit sicher, bevor die Schlacht entschieden hat. Es gibt eine Menge von Imponderabilien, die die anscheinende Überlegenheit des einen in das Gegenteil verkehren können.

Bei seinen weiteren Überlegungen stellt er ein neues Gesetz auf, das er aus seinen historischen Kenntnissen ableitet, das paradox klingt, aber — auf die Vergangenheit angewendet — doch eine gewisse Berechtigung hat. Er sagt: Gleichheit der Kräfte führte bisher meist zur Vernichtung des einen Gegners, Ungleichheit zum Weiterbestehen beider. Alle großen Schlachten beweisen das. Aber er bezweifelt, ob dies Gesetz in der Gegenwart und nächsten Zukunft richtig sein wird. Es gab früher nur eine Waffe, die Artillerie. Heute gibt es deren zwei, Artillerie und Torpedo. Die Furcht vor der Torpedogefahr kann dies Gesetz umwerfen. Sie beherrscht alle strategischen Gesetze. Die Tatsache, daß das kleine Boot ein großes Schiff von ungleich größerem Gefechts-

Digitized by Google

wert vernichten kann, muß dazu führen, sich Reserven an großen Schiffen, den Trägern des Entscheidungskampfes, zu erhalten. Dies führt zur Schonung des eigenen Materials und damit zu einer nicht völligen Vernichtung des geschlagenen Feindes. Das aus der Geschichte abgeleitete Prinzip wird erst wieder richtig, wenn das große Schiff unsinkbar geworden ist.

Es will scheinen, als seien diese Überlegungen etwas weit hergeholt, ihr Wert zweifelhaft.

Auch in den weiteren Überlegungen dieses Abschnittes des Buches verliert sich Jane in Spekulationen, bei denen ihm zu folgen nutzlos ist. Er sagt wohl zutreffend: Es ist ein ewiges Prinzip, daß alle Fortschritte der Technik darauf ausgehen, den Radius des Schiffes und seiner Waffen (die Tragweite) zu vergrößern. Er schließt hieran aber Betrachtungen über das, was möglicherweise kommen wird, wenn der Radius der Waffen in Zukunft einmal so groß sein wird, daß er um die halbe Erde herumreicht, der Beweglichkeitsradius des Schiffes konsequenterweise also an Wert verlieren muß. Es sind dies Spekulationen à la Jules Verne, die ernster Kritik kaum standhalten. Der Weisheit letzter Schluß ist auch hier für ihn, daß solche ewig richtigen Grundsätze, was auch immer sie lehren mögen, nutzlos sind für die Nation, die nicht die „fitness to win“ in sich besitzt, jene Summe an Eigenschaften, die nicht nur in besserer seemännischer Tüchtigkeit, im Besitz besserer Waffen, genialerer Führer oder größerem persönlichen Mut bestehen, sondern in einer allgemeinen Überlegenheit, die eben durch die Bezeichnung „fitness to win“ ausgedrückt werden soll. Das Schicksal jeder Nation, so sagt er, hängt nicht in erster Linie von der Stärke ihrer Land- oder Seemacht ab, sondern von der individuellen Beschaffenheit ihrer einzelnen Angehörigen und davon, inwieweit die eine Nation bezüglich der Vorzüge ihrer Angehörigen — als Durchschnitt gefaßt und als Summe genommen — der anderen überlegen ist. Einen ähnlichen Gedanken hat Clausewitz in den Worten ausgesprochen, die sein eben enthülltes Denkmal in Breslau zieren. Er sagt: „Nur wenn Volkscharakter und Kriegsgewohnheit in beständiger Wechselwirkung sich gegenseitig tragen, darf ein Volk hoffen, einen festen Stand in der politischen Welt zu haben.“

In dem Kapitel von der „Entwicklung der Flotten“ sagt Jane unter anderem: Der dem Kriegsschiff als solchem zugrunde liegende Gedanke war ursprünglich der, ein Mittel zu schaffen, mit Hilfe dessen Soldaten auf dem Wasser ebenso kämpfen könnten wie auf dem Lande. Dieser Gedanke hat sich im Laufe der Zeit wiederholt verwischt, aber er taucht immer wieder auf. Zunächst trennte man scharf zwischen Ruderern und Kämpfern, dann stellte Drake die Forderung auf, daß jeder an Bord Eingeschiffte zugleich Seemann und Soldat sein müsse. Mit Einführung des Dampfes wurden dann wieder Arbeiter und Soldaten an Bord notwendig. Die wachsenden Fortschritte der Technik drängen heute dazu, beide Branchen zu vereinigen und einen Einheitsmann zu schaffen, der gleich gut als Kämpfer und Arbeiter in der Maschine zu verwenden ist.

Ferner: Jede längere Friedensperiode, im besonderen nach großen Erfolgen, bringt einen Niedergang der Flottenleistungsfähigkeit mit sich. So trat die englische Flotte nach Nelson in die Periode des „spit and polish“ ein, d. h. die Zeit, wo die Schiffe und Waffen mehr des schönen Aussehens und des Putzens halber als um des Kampfes willen da zu sein schienen.

Digitized by Google

In Zukunft wird das Merkmal des Niederganges einer Flotte sein, daß beim Schiffbau Panzerung und Armierung zugunsten der Schnelligkeit geopfert werden. Auch in bezug auf die Taktik wird eine Sucht nach Überfeinerung bei solchen niedergehenden Flotten eintreten. Es wird möglicherweise dahin kommen — hier setzt die Übertreibung wieder ein —, daß 50000 Tonnen-Schiffe in eng geschlossenen Formationen fahren lernen, wie heute die deutschen Torpedoboote. In der Vervollkommnung liegt eine Gefahr. Nur die nicht fertige Flotte hat eine Zukunft. Die ständige Rivalität mit anderen Nationen ist der beste Ansporn.

Die japanische und die amerikanische Marine sind sehr der Gefahr eines baldigen Niederganges ausgesetzt, denn sie haben leicht zu besiegende Gegner gefunden. Dies ist ein Unglück für sie, sie werden fortab jeden Gegner unterschätzen. Nur bei stets vorhandener Bedrohung wird völlige Bereitschaft bestehen.

Was nun die Größe der Schiffe anbetrifft, fährt Jane im folgenden Kapitel fort, so hat man in letzter Zeit vielfach auf das 74 Kanonen-Linienschiff hingewiesen und gesagt, aus der Geschichte folge, daß eine mittlere Größe nach oben nicht ungestraft überschritten werden könne. Dies ist eine fälschlich aus der Geschichte abgeleitete Lehre. Das Verhältnis von 2 : 1, entsprechend dem Wunsch, an entscheidender Stelle überlegen zu sein, konnte früher nur durch Zahlen von Schiffen erreicht werden. Es kann heute sehr wohl aber durch Kraftkonzentration in einem größeren Schiff angestrebt werden. Die Schiffbautechnik des Holzschiffbaues gestattete früher nicht, über eine gewisse Länge des Schiffes hinauszugehen. Als der Versuch gemacht wurde, stärkere Schiffe zu bauen, entstand der hochbordige Dreidecker, der infolge seiner Formen schlechte Segel- und Manövriereigenschaften hatte, die seine größere Kampfkraft wieder paralysierten. Man kehrte daher zu dem Zweidecker von 74 Kanonen als dem Normallinienschiff zurück. Heute ist dies anders. Man kann sehr wohl längere und breitere Schiffe bauen, die ebenso schnell und handlich sind, wie die kleineren, aber eine sehr viel stärkere Armierung tragen können. Größe bedeutet heute nicht mehr Verlust an Geschwindigkeit. Eher ist das Gegenteil der Fall. Die Seeausdauer wächst, die Plattform wird besser. Es kommt hinzu, daß die heutige Artillerie den Kampf auf große Entfernungen gestattet. Kraftkonzentration bedeutete früher Anmassen von Schiffen auf einer Stelle. Heute konzentriert man die Kräfte besser auf eine geringere Zahl sehr starker Schiffe; denn in der geringeren Zahl liegt ein Vorteil, weil sich sechs Schiffe besser einheitlich führen lassen als zwölf. So spricht heute alles für das große, starke Linienschiff. Nur ein Gegengrund besteht. Das ist die größere Schwere des Verlustes bei Vernichtung einer Einheit. Im übrigen, so wird noch erwähnt, ist es historisch nachweisbar, daß auch schon früher große, starke Schiffe schwerer völlig niederzukämpfen waren als kleinere (Beispiele: „Révolutionnaire" 110 Kanonen 1794, „Sanctissima Trinidad" 130 Kanonen bei St. Vincent). Nelsons „numbers only can annihilate" muß im modernen Sinne dahin verstanden werden: „Gebt mir Qualität, wenn ihr mir nicht Quantität mehr geben könnt."

Die Tendenz, große Schiffe zu bauen, ist stets vorhanden gewesen. Es ist denkbar, daß wir sehr bald 30 000 Tonnen-Schiffe schwimmen sehen werden. Nur die Sparsamkeit wirkt noch aufhaltend. Dabei ist noch ein Punkt zu berücksichtigen, der die Fortentwicklung des großen Schiffes wahrscheinlich macht. Die Parlamente

Digitized by Google

bewilligen die Neubauten der Zahl nach. Es wird vielfach leichter sein, vier schwere Schiffe als acht kleinere bewilligt zu erhalten. Das mag bis zu einem gewissen Grade richtig sein. Die bewilligenden Parlamente erkundigen sich aber doch nicht nur nach der Zahl neu zu erbauender Schiffe, sondern auch nach den Kosten!

Der Abschnitt „Die Entwicklung des Kriegsschiffes" ist ohne weiteres Interesse.

Wir kommen zu dem Schlußkapitel, dem Versuch, das Leitmotto des Buches, „fitness to win", näher zu erklären. Jane sagt selbst, eine präzise Definierung dieses von ihm geschaffenen Begriffes sei schwierig. Er führt aus: Es ist gezeigt worden, daß die Sieger sehr oft des technischen Drills, der überlegenen Waffen entbehrten, taktisch unterlegen waren und dennoch allen Mutmaßungen zum Trotz siegten. Weil sie siegten, läßt sich schließen, daß sie die „fitness to win" besaßen. Es ist ein Charakteristikum dieser schwer faßbaren Eigenschaft, daß sie auch dem überlegenen Material gegenüber bestehen bleibt. Geht man nun in die Tiefe und versucht, diese „fitness to win" näher zu analysieren, so ergibt sich, daß ihr wesentlichster Bestandteil der rohe, ursprüngliche und natürliche Wille ist, den Feind zu töten. Die Russen empfanden keinen persönlichen Haß (wohl eher eine Nichtachtung!) gegen die Japaner, aber in jedem Japaner lebte der Wille, zu töten und der Wunsch, um der Erfüllung dieses inneren Gebotes halber zu sterben.

Das ist „fitness to win!" Diese „fitness" kann aber auch in total anderer Art bestehen. Lady Hamilton nutzte z. B. ihren großen Einfluß auf Nelson nicht dazu aus, um ihn bei sich zu behalten und ihn an der Erfüllung seiner Aufgaben zu hindern. Sie ließ ihm Spielraum darin, ließ ihm kein Capua entstehen und trug so auf ihre Art zu seinen Erfolgen und der Größe ihres Vaterlandes bei. Gute Seemannschaft, gute Schiffe, gute Waffen, tüchtige Menschen sind Mittel zum Siege, aber sie erschöpfen nicht den Begriff „fitness to win".

Jedes „Capua" ist gegensätzlich zu „fitness to win". In einer Marine, wo die Tendenz dahin geht, aus den Schiffen schwimmende Hotels zu machen, geht es abwärts. Armut der Offiziere, Bedürfnislosigkeit ist ein Teil des Wesens der „fitness".

Jane tritt dann in eine Charakteristik der verschiedenen Marinen ein: In der französischen Flotte überwiegt, so sagt er, das „Dampfyacht"-Element vollständig. Bequemlichkeit und Luxus sind die Hauptsache. Französische Kriegsschiffe sind nur nützlich, um Bälle zu geben und um als Markboote bei Regatten zu dienen. Es kann nicht der leiseste Zweifel bestehen, daß die deutsche Flotte die französische im Falle eines Krieges vollständiger vernichten würde, als die französische Armee 1870 von der deutschen vernichtet wurde.

Wie mit der französischen, so steht es mit der russischen Flotte. Die italienische ist nicht viel besser. Bemerkenswert ist dort nur der hohe Prozentsatz individueller Befähigung. Auch mit der amerikanischen Marine ist nicht viel los. Das Interesse der Mannschaften am Dienst ist gering. Die Offiziere sind überaltert, die Schiffe sind gut, das Training schlecht. Dennoch ist latent in dem amerikanischen Volk eine gewisse „fitness to win" vorhanden, die gegebenenfalls zutage treten würde.

Von der österreichischen, schwedischen und norwegischen Flotte ist wenig bekannt und zu sagen. Aber der ihnen innewohnende Geist scheint ein guter zu sein. Die

Digitized by Google

japanische Flotte ist absolut frei von „Dampfyacht"-Elementen. Der Prozentsatz an befähigten Einzelindividuen ist jedoch bemerkenswert gering. Auch Togo war nur durch seine „bedeutende Mittelmäßigkeit" hervorstechend. Aber die „fitness to win" der ganzen Flotte lag klar zutage.

Was nun die deutsche Flotte betrifft, so ist ihr Material sehr mäßig, sie rangiert hiernach an fünfter Stelle. Es gibt nahezu nichts von Genialität in ihr. Zu bemerken ist nur eine stetige, gleichmäßige Tätigkeit und Arbeitslust. Alles ist gründlich durch und durch. Trotz schlechter Kanonen wohnt in der deutschen Flotte ein siegesgewisser Geist, der „fitness to win" zum mindesten nahe verwandt ist.

Jane schließt: Definiert man „fitness to win" als „Wille zum Töten", so raubt man manchem großen Manne etwas von seinem Ruhme, mit dem ihn die Geschichte umgeben hat. Es wird gleichgültig, was z. B. Nelson plante und wollte, als er Trafalgar schlug, wenn man eben weiß, daß nur er und seine Leute, nicht aber seine Gegner diesen Willen zum „Töten", diese „fitness to win" besaßen. Die großen Männer der Geschichte sind nicht die, die herrliche strategische Gedanken ausdachten, sondern die, die Taten ausführten, die sie als notwendig erkannten und zu diesen Taten diejenigen zu entflammen wußten, die ihnen bei dem „Töten" behilflich sein mußten. Das ist das große natürliche Geheimnis des Sieges in der Welt und die einzige ewige Wahrheit, die das Studium der Geschichte lehren kann, wenn es sich um den Kampf um die Oberherrschaft zur See handelt.

Raum und Zeit gestatten nicht, wie eingangs erwähnt, in eine Detailbesprechung oder Kritik des Buches einzutreten, die dadurch erschwert wird, daß der Stoff so außerordentlich reichhaltig ist. Es wird sich viel gegen und viel für die einzelnen Gedankengänge des Autors vorbringen lassen. Manche, ja viele von seinen herausgearbeiteten Wahrheiten sind aber für uns sehr beachtenswert.

Viele Leser wird am meisten das über die einzelnen Flotten, im besonderen das über die deutsche gefällte Urteil interessieren. Kritiken Außenstehender sind ganz nützlich. Dennoch wird man sich fragen, woher leitet Jane ein Recht dazu ab, ein Urteil über alle Flotten der Welt zu besitzen. Der Wert seines Urteils über die deutsche Flotte wird sehr herabgesetzt, wenn man liest, was er noch weiter von der Art der Ausbildung der deutschen Mannschaften zu sagen weiß. Er behauptet, jeder deutsche Matrose habe, als die Flotte Plymouth besuchte, jedes Detail aller Befestigungen auswendig gewußt. Sei dies auch nutzlos, so charakterisiere es doch die deutsche Energie und den Eifer. Es sind dies haltlose Übertreibungen, die jedem Leser den Wert auch der übrigen Behauptungen zweifelhaft erscheinen lassen müssen.

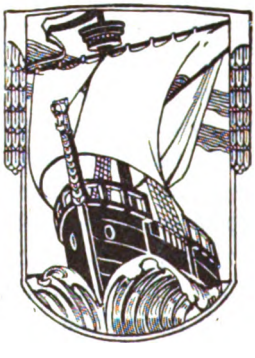
Ob das Studium der Seekriegsgeschichte wirklich nur zu dem Resultat führt, zu dem es Jane geleitet hat, darf füglich bezweifelt werden. Jomini sagt mit Recht: „Die Kriegsgeschichte, begleitet von der gesunden Kritik, ist die wahre Schule des Krieges", und Napoleon hat denselben Gedanken ausgesprochen, wenn er schreibt: „Die Grundsätze der Kriegskunst sind die, welche die großen Feldherren geleitet haben, deren Großtaten uns die Geschichte überliefert hat."

Was die „fitness" des deutschen Volkes als Nation anbetrifft, so darf erhofft werden, daß diese besondere Eigenschaft latent noch vorhanden ist und im Falle

Digitized by Google

ernſter Gefahr hervortreten wird. Es darf erhofft werden, Sicherheit beſteht in dieſer Beziehung nicht, nur ernſte Zeiten können Gewißheit darüber verſchaffen. Der in den Flottengeſetzen bekundete energiſche Wille der Mehrheit des deutſchen Volkes, ſich eine für alle Fälle ausreichende Defenſivrüſtung zur See zu ſchaffen, läßt darauf ſchließen, daß „fitness to win“ noch bei uns zu finden iſt, obwohl zunehmender Wohlſtand, verbunden mit einer gewiſſen politiſchen Indolenz, und Zunahme vaterlandsloſer Geſinnung Bedenken an dem Fortbeſtande dieſer Vorausſetzung für den erfolgreichen Kampf um Freiheit und Recht aufkommen laſſen. Die Tatſache, daß Deutſchland eine Flotte baut, beweiſt an ſich noch nicht „fitness to win“. Nämlich dann nicht, wenn die Bewilligung der Mittel zu dieſem Flottenbau nur erfolgt, um ſich in Geſtalt der Flotte eine Art Verſicherungspolice zu kaufen und ſo jeder Kriegsgefahr um jeden Preis vorzubeugen. „Fitness to win“ iſt in einer Nation vorhanden, wenn ſie ſich neben den erforderlichen Waffen auch den feſten, ſtarken Willen erhält, dieſe Waffen energiſch und ohne Zögern einſetzen zu wollen, ſobald eine Verletzung heiliger nationaler Rechte und das wohlverſtandene Intereſſe der Selbſterhaltung dies erfordert. Als Montesquieu ſeinen „Esprit des lois“ ſchrieb, führte er zwei neue Begriffe in die Staatslehre ein: vertu = Liebe zur Freiheit und zum Vaterlande, honneur = Ehrgefühl und Ehrgeiz. Ein ſtarkes, auf aufſteigender Bahn befindliches Volk wird beide Eigenſchaften für ſich in Anſpruch nehmen. Beſitzt es ſie, ſo beſitzt es „fitness to win“.

Hg.



Digitized by Google

Englands Lebensmitteleinfuhr und das Seekriegsrecht.*)

Von Professor Dr. Th. Niemeyer.

Seit etwa 10 Jahren wird in England der Lebensmittelfrage für den Kriegsfall die größte Aufmerksamkeit gewidmet. Im Jahre 1896 wies insbesondere R. B. Marston in „Nineteenth Century“**) und in dem Buche „War, Famine and our Food Supply“***) nachdrücklich auf die Gefahr einer Hungersnot oder doch einer Preispanik für Lebensmittel hin. Mr. Marston verlangte damals zur Vermeidung dieser Gefahr die staatliche Anlegung und ständige Unterhaltung riesiger Kornmagazine. Die Darlegungen Marstons erregten Aufsehen und führten zu ernsten Erörterungen in der Presse, in militärischen Kreisen, in öffentlichen Versammlungen und auch im Unterhause.

Schon früher war in Verbindung mit der Frage der Flottenvermehrung die große Bedeutung der Lebensmittelzufuhr für Englands Kriegserfolg vielfach betont worden. Während man zwar völlig einig darüber war, daß die Einschließung der englischen Küste mittels effektiver Blockierung außerhalb jeder Möglichkeit liege, waren die Meinungen sehr geteilt hinsichtlich der beiden Fragen: einerseits ob nicht mittels eines geschickt geführten Kreuzerkrieges auch ein schwächerer Gegner die Zufuhr Englands in gefährlichem Maße beschränken könne, und anderseits ob nicht die bloße Furcht vor Lebensmittelmangel und eine enorme Steigerung der Lebensmittelpreise Paniken hervorbringen könnte, welche die Ausnutzung der englischen Seegewalt verhindern und die Regierung zu einem vorzeitigen Friedensschluß zwingen würde.

Im Jahre 1902 führten derartige Befürchtungen zur Bildung der sogenannten Duke of Sutherland's Association, deren Aufgabe in dem offiziellen Namen ausgesprochen ist: „Association to Promote an Official Commission on Supply of Food and Raw Material in Time of War“. Die Vereinigung umfaßte eine große Zahl hervorragender Persönlichkeiten aus Handel und Industrie, Mitglieder des Oberhauses und Unterhauses sowie zahlreiche Admirale. Ihre Propaganda führte zu einer mächtigen Bewegung im Lande und schließlich im April 1903 zu der Bildung einer Regierungskommission unter dem Vorsitz des Prinzen von Wales mit dem Namen: „Royal Commission on Supply of Food and Raw Material in Time of War“. Das Ergebnis der umfassenden und sorgfältigen Arbeiten dieser Kommission liegt seit einiger Zeit in Gestalt eines dreibändigen Blaubuches†) vor.

---

*) Es sei hier besonders darauf hingewiesen, daß die hier gemachten Vorschläge — wie allgemein die in der „Marine-Rundschau“ geäußerten Ansichten — lediglich die Auffassung des Herrn Verfassers darstellen, die von der Schriftleitung wiedergegeben wird, ohne dazu Stellung zu nehmen.

**) »Corn Stores for War Time.«

***) Vgl. den Bericht darüber in „Marine-Rundschau“, 1898, S. 285 bis 292.

†) Cd. 2643, 2644, 2645: »Report of the Royal Commission etc.«, London 1905. Der erste Band enthält den Kommissionsbericht, der zweite die Protokolle über die mündliche Vernehmung der Experten, der dritte die schriftlichen Äußerungen der letzteren. — Hinsichtlich der statistischen Voraussetzungen und der volkswirtschaftlichen sowie politischen Seite der hier erörterten Probleme sei auf die Aufsätze von E. von Halle in dem Juli- und Augustheft der „Marine-Rundschau“ verwiesen.

Digitized by Google

Wer ein Urteil über die Aussichten einer Reform des Seekriegsrechtes haben, wer insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende zweite Friedenskonferenz einen wohlgegründeten Standpunkt gewinnen will, muß diese Arbeiten studieren und in reiflichem Nachdenken verwerten.

Das wesentliche Ergebnis, welches die Majorität der Kommission aus der Enquete entnommen hat, läßt sich in folgenden Sätzen zusammenfassen:

1. Die englische Seemacht ist gegenwärtig stark genug, um eine genügende Lebensmittelzufuhr auch in Kriegszeiten zu gewährleisten.

2. Es ist aber mit der Möglichkeit zu rechnen, daß im Kriegsfall trotz dieser tatsächlich vorhandenen Sicherheit eine Steigerung der Preise, insbesondere der Seeversicherungsprämien und damit der Seefracht- und Lebensmittelpreise, eintritt, welche Notstand und Paniken zur Folge haben würde.

3. Solchen Paniken vorzubeugen, ist eine dringende Aufgabe der englischen Kriegsvorbereitung. Die Majorität der Kommission erblickt ein geeignetes Vorbeugungsmittel in einem „System of National Indemnity", d. h. der Zusicherung staatlicher Schadloshaltung für alle kriegerische Wegnahme von Schiffen und Ladungen.

4. Behufs Feststellung genauerer Vorschläge für die Durchführung dieses Systems soll eine neue Sachverständigenkommission eingesetzt werden. —

Diese Sätze haben, wie man sieht, keine direkte Beziehung auf das Seekriegsrecht. Der Kommissionsbericht hat die Fragen des Seekriegsrechtes nur als Nebenfragen behandelt. Ob der gefürchteten Panik vielleicht durch internationale Vereinbarungen begegnet werden könnte, hat der Kommissionsbericht nicht in ausdrückliche Erwägung gezogen.

Beiläufig heißt es jedoch:

„Wir halten es nicht für weise, die Sicherheit unserer Zufuhr zu sehr in Abhängigkeit von der Beobachtung der einzelnen Regeln des Völkerrechtes seitens einer feindlichen Macht zu stellen. Gleichwohl betrachten wir das Völkerrecht als einen Faktor, welcher in erheblichem Maße zu unserer Sicherheit beiträgt, indem es den Operationen unserer Feinde Beschränkungen auferlegt. Ein Beispiel wird unsere Meinung erläutern: Es ist unzweifelhaft, daß die Regeln, wonach die neutrale Flagge feindliches Gut außer Konterbande deckt, und daß neutrale Güter außer Konterbande auch auf feindlichen Schiffen frei sind, möglicherweise durch die Erklärung umgangen werden können, daß Lebensmittel unbedingte Kriegskonterbande sind. Solche Erklärung würde eine Verletzung des Völkerrechts sein, gegen welche Neutrale sicherlich protestieren würden, und zwar, wie neuere Erfahrungen gezeigt haben, mit jeder Aussicht auf Erfolg."

Wie man sieht, ist auch hier nicht auf künftige internationale Abmachungen als auf ein Mittel hingewiesen, um etwa zu verhindern, daß Lebensmittel als unbedingte Kriegskonterbande behandelt werden und um so die ungeheure Zufuhr z. B. von — neutralem — amerikanischem Weizen nach England*) für den Kriegsfall zu sichern. Der

*) Man vergleiche die „Statistical Abstracts for the United Kingdom in each of the last fifteen years from 1890 to 1904 (Cd. 2622)", London 1905, S. 112 bis 113 und S. 220 bis 221. — Wenn auch der Import von amerikanischem Weizen nach England stark zurückgegangen ist und noch weiter zurückgehen wird, so kam er doch auch 1904 der Höhe des argentinischen und indischen Kornimportes annähernd gleich.

Digitized by Google

Kommissionsbericht stellt derlei Erwägungen nicht an, und man könnte auf den ersten Blick glauben, er wolle sie auch der Sache nach völlig ausschließen. Daß dem nicht so ist, ergibt sich aber aus einer Reihe von sicheren Kennzeichen.

Zunächst aus der sehr sorgfältigen Befragung der Völkerrechtslehrer Professor Holland (Oxford) und Professor Westlake (Cambridge). Auch diese Befragung bezieht sich allerdings dem Wortlaut nach nur auf die Feststellung:

1. welche Grundsätze als heute geltendes Völkerrecht anzusehen seien,
2. ob und wiefern in einem künftigen Kriege tatsächlich die Beobachtung jener Grundsätze zu erwarten sei.

Aber aus den Äußerungen der beiden Sachverständigen in Verbindung mit der Art der Fragestellung läßt sich doch erkennen, daß der Gedanke an völkerrechtliche Vereinbarungen der Kommission durchaus gegenwärtig gewesen ist. Und ferner: Äußerlich zwar zurücktretend, aber sachlich stark betont findet sich in dem Kommissionsbericht auch ein besonderer Hinweis auf die bevorstehende zweite Friedenskonferenz, welcher vermuten läßt, daß man die verschiedenen Möglichkeiten vertragsmäßiger Regelung des Seekriegsrechtes der Sache nach energisch ins Auge gefaßt hat. Mit aller Schärfe hebt in § 14 der Bericht die beiden Fragen heraus, welche die Aufgaben der Kommission engstens berühren und für England die wichtigsten sind, nämlich:

1. die Definition der Kriegskonterbande,
2. die Frage der Freiheit des Privateigentums im Seekrieg.

Der Bericht bemerkt, daß diese beiden Punkte „will, it may be assumed, come up for careful consideration by this Conference".

Diese klaren Hinweise auf den Gesichtspunkt völkerrechtlicher Vereinbarungen wären übrigens nicht einmal erforderlich, um die Überzeugung zu begründen, daß das Problem der Lebensmittelzufuhr nicht nur die Kommission, sondern auch die englische Regierung dazu geführt haben muß, gewisse Vereinbarungen zu erwägen, denen England bis vor nicht langer Zeit gänzlich abgeneigt war.

Die Kommission trifft die Feststellung, daß wegen der Lebensmittelzufuhr Paniken zu befürchten seien, und sie empfiehlt, diesen Paniken durch große Geldopfer vorzubeugen. Dem mußte die Erwägung auf dem Fuße folgen, ob jener Befürchtung und diesen Opfern vielleicht durch völkerrechtliche Vereinbarungen vorgebeugt werden könnte, und zwar handelt es sich ganz offenbar speziell um die beiden folgenden — in den Kommissionsverhandlungen nirgendwo direkt befürworteten, aber überall zwischen den Zeilen herausblickenden — Sätze:

1. Lebensmittel dürfen nicht für Kriegskonterbande — oder doch nicht für unbedingte Kriegskonterbande — erklärt werden.
2. Das Seebeuterecht ist abgeschafft.

Das sind die beiden Grundsätze, deren „careful consideration" die Kommission von der zweiten Friedenskonferenz allem Anschein nach erwartet. Wenn man bedenkt, daß die Einführung beider Grundsätze von den Vereinigten Staaten von Amerika seit lange programmatisch vertreten wird,*) so wird man kaum noch zweifeln, daß die

*) Daß im amerikanischen Naval War Code von 1900 (der am 4. Februar 1904 wieder außer Kraft gesetzt ist) das Seebeuterecht — im Art. 13, 14 — aufrecht erhalten wurde, sagt

Digitized by Google

englische Regierung sich gegenwärtig sehr ernstlich mit der Frage beschäftigt, ob sie jene Grundsätze auf der nächsten Haager Konferenz akzeptieren oder gar vorschlagen soll. Der militärische Korrespondent der „Times“ befürwortet in der Nummer vom 23. Juli 1906 („The next Peace Conference“) lebhaft, daß England sich den Vorteil der Initiative sichere und nicht dulden solle, daß „the Jurists of the Continental Nations impose their own and merely ask our opinion upon it“. Er bemerkt weiter: „We must not go to The Hague with vague and unformed views and unsettled policy, but with a definite programme embodied in a detailed Convention and with a correct perception of those great guiding principles embodied in such Convention upon which we can or cannot accept a compromise.“

Diesen Äußerungen entspricht der Gesamteindruck, den man von den in England augenblicklich herrschenden Stimmungen und Überzeugungen aus dem Studium der Fach- und Tagespresse auch sonst gewinnt. Das Wesentliche dabei ist das Abgehen von dem alten Prinzip der „splendid isolation“. Englands öffentliche Meinung und Englands Regierung werfen nicht mehr wie früher den Gedanken an völkerrechtliche Abmachungen weit von sich. Man ist bereit, in ernstliche Verhandlungen einzutreten. Man bereitet sich auf solche Verhandlungen sorgfältig vor. England wird die zweite Friedenskonferenz nicht beschicken, ohne vorher einen festen Standpunkt in Hinsicht auf die Vorteile und Nachteile gewonnen zu haben, welche die Regelung der seekriegsrechtlichen Fragen ihm bringen kann. Und Englands Standpunkt wird — dafür spricht, wie schon gesagt, das Blaubuch der Food-Supply-Commission — aller Voraussicht nach der sein, daß ihm Abmachungen dringend erwünscht sein müssen, welche die Gefahr jener Lebensmittelpaniken ausschließen oder doch mindern. Welchen Inhalt diese Abmachungen haben könnten, ist oben angedeutet worden und soll demnächst näher beleuchtet werden.

Nun stellt sich ja sofort ganz von selbst der Gedanke ein, daß jeder Staat, welcher mit der Möglichkeit zu rechnen hat, jemals Krieg gegen England führen zu müssen, ein schnurstracks entgegengesetztes Interesse hat. Wenn England jene Paniken gegründetermaßen fürchtet, so erweisen dieselben sich als höchst erwünschte und unentbehrliche Waffe für Englands Kriegsgegner. Danach würde ein unlösbarer Interessenkonflikt und die Unmöglichkeit vorliegen, zu denjenigen Abmachungen zu gelangen, welche England wünschen muß. Denn kein Seestaat wird von der Voraussetzung ausgehen können, daß er niemals Krieg mit England führen werde. Nebenbei bemerkt befindet sich ja Japan in bezug auf seine Importbedürfnisse in ähnlicher Lage wie England. Dieselben Erwägungen, welche für und gegen Englands seekriegsrechtliche Wünsche sprechen, sind auch für und gegen Japans Wünsche geltend zu machen. Die Möglichkeit eines Krieges mit Japan ist für die in Rede stehenden Fragen von ähnlicher Bedeutung wie die Möglichkeit eines Krieges gegen England.

So einfach und so hoffnungslos, wie angesichts jenes Interessenkonfliktes die Aussichten einer Seekriegskonvention zu liegen scheinen, liegen sie indessen in Wirklichkeit doch nicht.

---

natürlich nichts. Denn es versteht sich von selbst, daß Amerika nur die allgemeine konventionsmäßige Abschaffung des Seebeuterechts wünschen kann, auf die übrigens in Art. 14 des Naval War Code hingewiesen ist.

Digitized by Google

Zunächst bleibt zweierlei zu berücksichtigen, nämlich einerseits der Umstand, daß jeder Seestaat hinsichtlich der Importfrage bis zu einem gewissen Grade in gleicher Lage wie England (und Japan) ist, und anderseits, daß der Fall eines eigenen Krieges mit einem Inselreich doch nicht die einzige Situation ist, welche den seekriegsrechtlichen Bedürfnismaßstab jedes einzelnen Staates bestimmt, daß hierfür vielmehr auch der Vorteil mitbestimmend ist, den jeder einzelne Staat im Falle eigener Neutralität von den in Rede stehenden Normen haben würde.

Ferner aber wäre es doch möglich, daß eine Seekriegskonvention, welche den in Rede stehenden Wünschen Englands (und Japans) Rechnung trüge, daneben andere Vorschriften von solchem Werte speziell für die Kontinentalstaaten oder für die Gesamtheit der Seestaaten enthielte, daß darin eine Kompensation für die an und für sich den anderen Staaten wenig willkommene Befriedigung der insularen Wünsche zu erblicken wäre.

Eine Verdeutlichung dieser Gesichtspunkte wird vielleicht am Platze sein.

Zur Vereinfachung der Darstellung sei als feststehend angenommen, daß England das größte Interesse und den programmatischen Wunsch habe, es möchten folgende beiden Grundsätze konventionsmäßig festgelegt werden:

1. Lebensmittel dürfen nicht für unbedingte Kriegskonterbande erklärt werden.
2. Das Seebeuterecht ist abgeschafft (das heißt: das feindliche Privateigentum — einschließlich der Schiffe und Schiffsladungen — ist der Wegnahme nicht ausgesetzt — ausgenommen Kriegskonterbande).

Daß England im Kriegsfalle sich bei Befolgung dieser Sätze durch seinen Gegner sehr gut stehen würde, ist klar. Der Lebensmittelimport nach England würde ebensowohl auf englischen wie auf neutralen Schiffen ungehindert vor sich gehen (soweit nicht etwa partikulare Blockaden ihn ausschließen würden, was ja schwerlich in nennenswertem Maße eintreten würde).

Die Food-Supply-Commission nimmt auf Grund sorgfältiger Statistik an, daß tatsächlich ein Mangel an Lebensmitteln (insbesondere an Brotfrucht) in den ersten 6 Wochen nach Kriegsbeginn nicht eintreten könne, weil stets für 6 Wochen Vorräte in England vorhanden seien. Sie nimmt ferner auf Grund der Auskünfte der Admiralität an, daß nach Ablauf von 6 Wochen die Kriegslage vermöge der militärischen Überlegenheit Englands zur See günstig genug sei, um tatsächlich die Lebensmitteleinfuhr nach England frei zu machen. Die Kommission fürchtet nur, daß das allgemeine Vertrauen in die Richtigkeit dieser Rechnung nicht stark genug sei, um Paniken auszuschließen. Auch fürchtet man Preistreibereien durch Spekulanten. Dies alles hofft man zu vermeiden durch Verheißung von National Indemnity oder ähnliche Maßnahmen. Es ist aber klar, daß die Geltung der vorhin angegebenen Völkerrechtsbestimmungen in der gleichen Richtung wirken, und falls ihre wirkliche Durchführung gewährleistet wäre, jene kostspieligen Garantieprojekte überflüssig machen, wenigstens sehr verbilligen würde. England würde die konventionelle Festsetzung jener Sätze selbst dann zu wünschen Grund haben, wenn es in ihre tatsächliche Beobachtung im Kriege kein starkes Vertrauen setzen würde. Denn ein Faktor in der Bekämpfung der Paniken, ein beruhigendes Vorbeugungsmittel würden die Schutzregeln auch dann bleiben, wenn die Kriegsnot und die Kriegserbitterung späterhin zu Verletzungen jener Vorschriften führen sollten.

Digitized by Google

Es fragt sich nun, ob das Interesse sagen wir Deutschlands und Frankreichs dermaßen unvereinbar mit den englischen Interessen ist, daß sich diese Staaten auf solche Vereinbarungen unter keinen Umständen einlassen können. — Man wird bei oberflächlicher Betrachtung zunächst der Bejahung dieser Frage zuneigen.

Aber es sind Einwendungen gegen die Bejahung möglich, die vorhin schon angedeutet wurden und deren Prüfung die Vorbedingung für eine zutreffende und überzeugende Beantwortung der Hauptfrage ist: Können die Kontinentalstaaten eingehen auf eine den englischen Interessen hinsichtlich der Lebensmittelzufuhr entsprechende Regelung des Kriegskonterbande- und des Seebeuterechtes?

Eine genauere Erörterung der Gründe für die Annehmbarkeit eines solchen Abkommens (das natürlich nur unter Teilnahme aller Seestaaten einen Sinn hätte) darf einer anderen Gelegenheit vorbehalten bleiben. In diesem Augenblick sei nur auf die leitenden Gesichtspunkte hingewiesen:

Zunächst ist zu bedenken, daß nicht nur England, sondern fast alle Seestaaten in minderem, aber immer beträchtlichem Maße derselben Gefahr einer Lebensmittelpanik ausgesetzt sind wie England. Auch Deutschland kann es nicht gleichgültig sein, ob seine Lebensmittelzufuhr im Kriege dem Prisenrecht untersteht oder nicht. Ob der Landtransport den Seetransport für die Kontinentalstaaten ablösen kann, ist an und für sich zweifelhaft. Daß die Ablösung keinesfalls ohne eine enorme Preissteigerung stattfinden wird, ist wohl sicher.

Ferner ist zu prüfen, wie groß der Vorteil sein könnte, der neutralen Staaten erwachsen würde, wenn Lebensmittel dem Konterbandebegriff entzogen werden würden. Es liegt auf der Hand, daß dieser Vorteil enorm sein würde, wenn nicht gleichzeitig das Seebeuterecht aufgehoben würde. Der neutrale Handel profitiert ja stets vom Kriege. Man würde ihm aber ungemessene Vorteile zuwenden, wenn man die Lebensmittelzufuhr auf Schiffen der Kriegführenden nach wie vor dem Seebeuterecht unterwürfe, auf neutralen Schiffen aber sie unter besonderen völkerrechtlichen Schutz stellte. Für Deutschlands Handel wäre diese günstige Neutralitätslage ja in hohem Maße erwünscht. Es fragt sich nur, mit welcher Wahrscheinlichkeit Deutschland auf Neutralität, mit welcher Wahrscheinlichkeit es auf eigene Beteiligung an der Kriegführung in künftigen Seekriegen zu rechnen hat. Vielleicht ist Englands Interesse an ungehinderter Zufuhr seiner Subsistenzmittel, sei es auch auf neutralen Schiffen, groß genug, um ihm eine Regelung akzeptabel zu machen, welche das Seebeuterecht bestehen läßt, aber die Lebensmittel dem Begriffe der — unbedingten — Kriegskonterbande entzieht. Die Sachverständigen der Food-Supply-Commission nehmen teilweise sogar an, dies sei gegenwärtig geltendes Recht. Diese Annahme ist unzutreffend, wie die der Kommission selbst vorgelegten Materialien beweisen. Gegenwärtig darf jeder Staat Lebensmittel für Kriegskonterbande erklären.*) Ob er diese Maßnahme durchführen, ob z. B. Frankreich**) sie gegenüber den Vereinigten Staaten durchsetzen könnte,

*) In der Kommission selbst wurde darauf hingewiesen, daß Fürst Bismarck im Jahre 1885 diesen Standpunkt vertreten hat. In den Neutralitätserklärungen wird er jetzt durchweg prinzipiell festgehalten.

**) Deutschland darf zufolge des preußisch-amerikanischen Vertrages von 1828 auf amerikanischen Schiffen selbst Konterbande nur expropriieren. Vgl. Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins 1903, S. 144 ff.

Digitized by Google

ist eine andere Frage. Hier setzen politische Erwägungen und Machtfaktoren ein, und es ist möglich, daß auch selbst gegenüber Argentinien, das mehr und mehr Englands Getreideversorgung übernimmt, die Konfiskation von Getreideladungen sich als schwer durchführbar erweisen würde. Man muß für solche Lagen die Möglichkeit betonen, jedweden Transport im Wege des droit d'angarie zu expropriieren.*) Dieses Verfahren, das auch die englische Kommission (unter dem Namen „preemption") ins Auge gefaßt hat, entbehrt des Odiums der Vergewaltigung. Der Bon, welchen der Seebefehlshaber ausstellt, fällt schließlich demjenigen Staat zur Last, der ohnehin mit den sonstigen Kriegsschäden auch die Kapturen zu tragen hätte, welche von neutralen Staaten im unterstellten Fall sicherlich liquidiert werden. —

Es ist möglich, daß in Verbindung mit der Anerkennung eines solchen allgemeinen Expropriationsrechtes Englands Wünsche sich teilweise als erfüllbar erweisen.**) — Ob aber die Aufhebung des Seebeuterechtes ein erreichbares Ziel ist, erscheint um so zweifelhafter, als die Sachverständigen der englischen Kommission das Seebeuterecht für England selbst als unentbehrlich bezeichnet haben, und damit stimmt, so weit man sehen kann, die öffentliche Meinung in England zum großen Teil überein.

*) Vgl. darüber neuerdings Liepmann: „Festgabe zum 28. deutschen Juristentage", 1906, S. 142.

**) Beachtlich ist die in Naval Prize Bill (H. L.) 1906 enthaltene Bestimmung (§ 34):

›Where a ship of a foreign nation passing the seas laden with naval or victualling stores intended to be carried to a port of any enemy of His Majesty is taken and brought into a port of the United Kingdom, and the purchase for the service of His Majesty of the stores on board the ship appears to the Admiralty expedient without the condemnation thereof in a prize court, in that case the Admiralty may purchase, on the account or for the service of His Majesty, all or any of the stores on board the ship; an the Commissioners of Customs may permit the stores purchased to be landed within any port without payment of duty‹.

Digitized by Google

Die seemännisch-technischen Arbeiten zur Hebung der „Montagu".

(Mit 4 Abbildungen.)

Wenn auch die umfassenden Operationen, die von seiten der englischen Admiralität zur Bergung des am 30. Mai 1906 an der Südwestspitze der Lundy-Insel auf dem Shutter Rock gestrandeten Linienschiffs „Montagu" unternommen worden sind, nicht von Erfolg gekrönt waren und deshalb nicht mit jenen außerordentlich beachtenswerten Leistungen, die die Japaner bei der Hebung der russischen Schiffe in Port Arthur, Tschimulpo und Korsakowsk sowie neuerdings bei dem Flottmachen des im Hafen von Sasebo gesunkenen Linienschiffs „Mikasa" erzielt haben, in Vergleich gestellt werden können, so erscheint es doch vom seemännisch-technischen Standpunkt von Interesse, ein Bild von den Abbringungsversuchen der „Montagu" zu entwerfen. Daß die Engländer mit allen Kräften und Mitteln darauf hingearbeitet haben, auf diesem Gebiete möglichst das gleiche Resultat wie die Japaner zu erreichen, braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden — übernahm doch der Chef der Kanalflotte, Admiral Wilson, persönlich die Leitung der Arbeiten.

Das zur Kanalflotte gehörende Linienschiff „Montagu", das gemeinsam mit den übrigen Schiffen des Verbandes mit der Durchführung von Funkentelegraphieübungen beauftragt war, hatte am 29. Mai 5 Uhr 20 Minuten nachmittags seinen Ankerplatz bei der Lundy-Insel (Einfahrt zum Bristol-Kanal) verlassen und stand um 7 Uhr abends in Südwest etwa 5 Seemeilen von dem auf der Südostspitze der Insel gelegenen Leuchtturm. Von hier wurde Kurs S 58° W gesteuert, der auf die Scilly-Inseln führte, mit denen gemäß Befehl vermittels Funkentelegraphie in Verbindung getreten werden sollte. Nachdem um 8 Uhr ungefähr 10 Seemeilen abgelaufen waren, wurde gestoppt und ein Versuch gemacht, Verbindung herzustellen, was indessen mißlang. Hierauf setzte das Schiff auf dem ursprünglichen Kurs seine Fahrt fort. Gegen 9 Uhr 15 Minuten, nach Ablaufen von weiteren 10 Seemeilen, wurde abermals gestoppt. „Montagu" befand sich zu der Zeit etwa 65 Seemeilen von den Scilly-Inseln ab, mit deren Station nunmehr Verbindung erreicht wurde. Nach dem Stoppen wurde das Schiff jedesmal quer zum Kurse gelegt, um die Luftleitung des Funkentelegraphieapparates in günstige Lage zur Funkentelegraphiestation auf den Scillys zu bringen. Um 10 Uhr 50 Minuten war die Übung beendet, worauf das Schiff wieder die Lundy-Insel ansteuerte, um von dort am nächsten Morgen zu einem neuen Versuch in See zu gehen. Das diesige Wetter, das während der ganzen Zeit geherrscht hatte, ging gegen 11 Uhr 30 Minuten in dicken Nebel über, so daß die Fahrt auf 6 Seemeilen reduziert werden mußte. Gleichzeitig wurde Befehl gegeben, halbstündlich zu loten. Als am 30. Mai um 2 Uhr vormittags 19 Faden gelotet wurden, welches Ergebnis mit der Wassertiefe an dem Punkt, auf dem das Schiff nach dem gegißten Besteck stehen sollte, nicht übereinstimmte, befahl der Kommandant, der sich seit 1 Uhr 40 Minuten auf der Brücke befand, einen zweiten Lotwurf. Unmittelbar darauf hörte er an Steuerbord voraus Brecher und das Echo der Sirene, mit der gerade das vor-

Digitized by Google

geschriebene Nebelsignal abgegeben wurde. Trotz sofortigen Abdrehens nach Backbord gelang es nicht mehr, von den Riffen freizuscheren, und um 2 Uhr 12 Minuten, anderthalb Stunden vor Niedrigwasser, kam das Schiff fest. Nach dem gegißten Besteck sollte es um 2 Uhr 10 Minuten noch 9,2 Seemeilen S 40° W von Blackrock, einem Felsen an der Südwestspitze der Lundy-Insel, abstehen.

Aus der kriegsgerichtlichen Verhandlung hat sich ergeben, daß die einzelnen Punkte, die bei der Aufmachung des gegißten Bestecks in Frage kamen, nicht hinreichende Berücksichtigung gefunden haben; im besonderen ist wohl die Stromversetzung — während der Zeit des gestoppt Liegens — nicht genügend in Anrechnung gebracht worden. Die Fahrt, mit der das Schiff auflief, scheint noch ziemlich beträchtlich gewesen zu sein, da beim Festkommen die Funkengaffel von oben kam. Nachdem das Schiff mehrere Male infolge der herrschenden Dünung ziemlich heftig auf die Felsen aufgestoßen hatte, blieb es auf nördlichem Kurs ungefähr parallel der Küste liegen. Der Grund an der Strandungsstelle war felsig, einzelne Felsspitzen ragten aus dem Boden (siehe Skizze 1). Das Schiff krängte $1^1/_2$ Grad nach Backbord, während die Trimmlage dieselbe wie vor dem Festkommen war. Da jedoch das Schiff nur vorn unterstützt war, so lag die Gefahr des Durchbiegens vor.

Etwa 24 Stunden nach der Grundberührung machte jede Abteilung Wasser. Der Ankerlichtmaschinenraum,*) die Abteilungen unter dem vorderen 30,5 cm-Turm, die drei Kesselräume, von denen der vorderste am meisten beschädigt war, der Steuerbord-Maschinenraum und der Ruderraum waren derartig leck, daß das Wasser mit der Tide stieg und fiel. Der Backbord-Maschinenraum hielt dicht, mußte aber später geflutet werden, als das Schiff eine zu große Schlagseite nach Steuerbord zu bekommen drohte. Bei mittlerem Hochwasser stieg das Wasser ungefähr 0,6 m über den niedrigsten Teil des Oberdecks, während es bei Niedrigwasser bis 2,1 m unter die Normal-Wasserlinie fiel.

Die erste Untersuchung durch Taucher ergab, daß die Beschädigungen des Schiffsbodens recht bedeutend waren. Ein großes Felsstück war unter dem Ankerlichtmaschinenraum etwa 3 m in das Schiff eingedrungen, der Steuerbord-Schlingerkiel zum größten Teil weggebrochen. Da aber die Taucher nicht in die Nähe des Kiels gelangen konnten, so war es auch nicht möglich, sich über die ganze Ausdehnung der Beschädigungen ein klares Bild zu machen. Ein umfangreiches Leck wurde in der Nähe des Achterstevens (Hacke) bei Spant 161 gefunden. Die Backbordschraube, der Wellenträger und der hintere Teil der Backbordwelle fehlten, der Steuerbord-Wellenträger hatte Risse, ein Flügel der Steuerbordschraube war abgeschlagen. Diese Havarien waren eingetreten kurz nach dem Festkommen, als der Kommandant versucht hatte, durch Rückwärtsgehen der Maschinen das Schiff abzubringen. Ferner waren der untere Teil des Hinterstevens und des Ruders abgebrochen. Die Lage der einzelnen festgestellten Lecks und Beschädigungen zeigt Skizze 1.

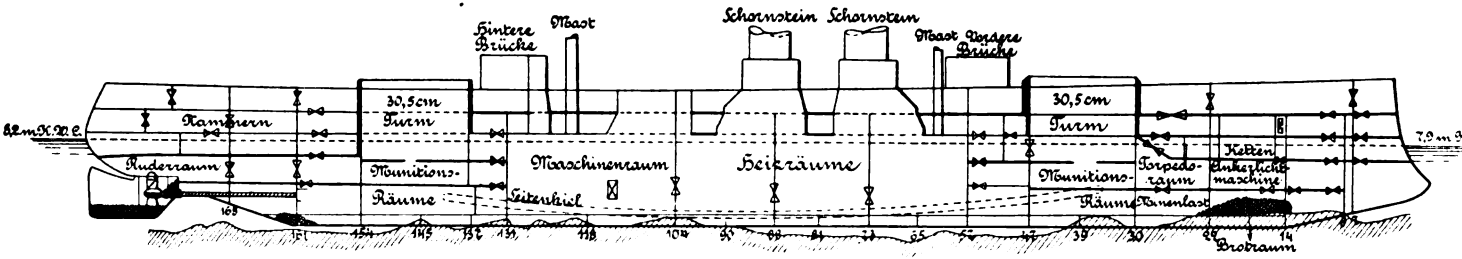
Das Schiff war in seiner ganzen Breitseite der Wucht der von Westen her anlaufenden Seen ausgesetzt, und nur der günstigen Jahreszeit ist es zu verdanken gewesen, daß überhaupt Bergungsarbeiten in größerem Umfange haben vorgenommen

*) Die Ankerlichtmaschine war infolge des Stoßes unbrauchbar geworden.

Digitized by Google

H. M. S. „Montagu“.

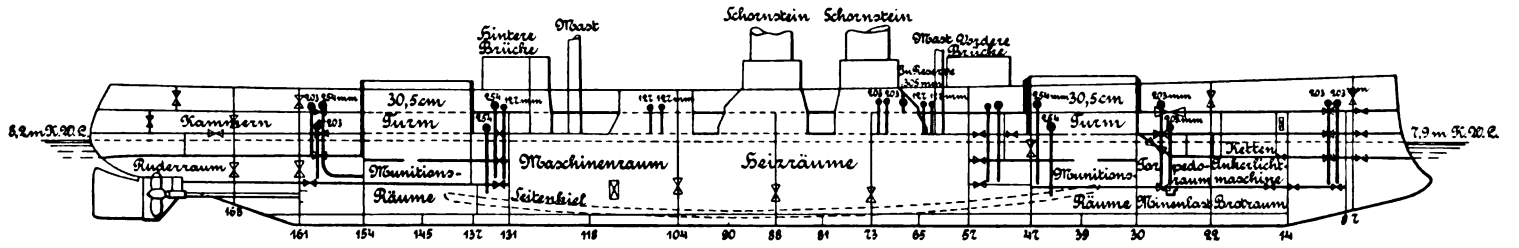
Skizze 1.



Seitenansicht von Steuerbord.

(Die doppelt schraffierten Stellen sind Beschädigungen.)

Skizze 2.



Verteilung der Pumpen.

(Mit Erlaubnis des „Engineer“.)

Digitized by Google

werden können. Indessen hat doch zuweilen schlechtes Wetter zur vorübergehenden Einstellung der Arbeiten gezwungen.

Als erstes Schiff, das der „Montagu" zur Hilfeleistung geschickt wurde, traf das Linienschiff „Duncan" am 30. Mai nachmittags an der Strandungsstelle ein. Am folgenden Morgen (31. Mai) ankerte bei der „Montagu" das Flaggschiff der Kanalflotte, „Exmouth", mit Admiral Wilson an Bord, dem ein Assistant constructor der Admiralität sowie ein Baumeister, der bei dem Bau der „Montagu" tätig gewesen war, als technische Berater beigegeben wurden. In der Nacht vom 31. Mai zum 1. Juni kamen die Dampfer der Liverpool-Bergungsgesellschaft „Ranger" und „Linnet" an, die an Bord eine vollständige Pumpenausrüstung und andere Bergungsapparate hatten. Kurz nach ihnen trafen das Linienschiff „Cornwallis" sowie die Kreuzer „Aeolus", „Dido" und der Scout „Sentinel" ein. Außerdem wurden mehrere Schlepper mit Prähmen nach der Strandungsstelle geschickt. Von Portsmouth aus wurde später das Linienschiff „Mars" mit Stammbesatzung nach der Lundy-Insel detachiert, um Werftarbeiter und die für die Bergungsarbeiten notwendigen Leute der „Montagu"-Besatzung an Bord unterzubringen. Zur Nachrichtenübermittlung und Heranschaffung von Personal und Material von geringem Gewicht dienten Zerstörer. Ferner wurde zwischen der „Montagu" und der Insel telephonische Verbindung hergestellt.

Die Oberleitung über die Arbeiten hatte Admiral Wilson, während mit der Liverpool-Bergungsgesellschaft vereinbart wurde, daß sie ihre Arbeiter, ihre Taucher sowie ihre Fahrzeuge „Ranger" und „Linnet", zu denen später noch der Bergungsdampfer „Plover" hinzutrat, zur Verfügung stellen sollte.

Bevor ein endgültiger Plan für das Flottmachen des Schiffes gefaßt werden konnte, waren nachstehende Punkte in Erwägung zu ziehen. Die Reparatur des Schiffsbodens von außen durch Taucher war erst nach Wegsprengen der Felsstücke, die in den Außenboden eingedrungen waren, möglich und konnte nur vorgenommen werden, wenn das Schiff einigermaßen still lag, was wiederum gutes Wetter zur Bedingung hatte. Jedenfalls war eine solche Arbeit äußerst zeitraubend und schwierig, auch ihr Erfolg recht unsicher, besonders wenn man noch in Betracht zog, daß aller Wahrscheinlichkeit nach mehr Lecks vorhanden waren, als bisher hatte festgestellt werden können. Im Vor- und Achterschiff befanden sich Decks unter der Wasserlinie, so daß ohne große Schwierigkeit an diesen Stellen das Schiff bis zum untersten unbeschädigten Deck ausgepumpt werden konnte. In den Maschinen- und Kesselräumen waren jedoch solche Decks nicht vorhanden. Stellte es sich heraus, daß diese Abteilungen durch Pumpen nicht lenz zu halten waren, so mußte entweder der dort notwendige Auftrieb durch andere Mittel geschaffen oder komprimierte Luft zur Anwendung gebracht werden. In mancher Beziehung schienen die Verhältnisse für den Gebrauch dieses Hilfsmittels sehr günstig, zumal da durch das starke Panzerdeck der nach oben hin erforderliche Abschluß bereits vorhanden war. Das Vorschiff, das ziemlich tief zwischen Felsen eingekeilt saß, hatte schwerere Beschädigungen als das Hinterschiff. Wegen seiner verhältnismäßig geringen Breite mußte ferner auch vorn dementsprechend größerer Auftrieb als achtern hergestellt werden.

Digitized by Google

Nach eingehender Prüfung aller in Betracht kommenden Punkte entschied man sich für folgenden Plan:

Die in den Boden hineinragenden Felsspitzen waren wegzusprengen. Das Vor- und Achterschiff sollten soweit wie möglich vermittels Pumpen leergemacht werden, während in den Maschinen- und Heizräumen sowie in dem Ankerlichtmaschinenraum komprimierte Luft zur Anwendung kommen sollte. Um die Schwimmfähigkeit des Vorschiffs zu erhöhen, waren dort, soweit angängig, Platten des Gürtelpanzers abzunehmen und Hebetanks zu beiden Seiten anzubringen.

Unmittelbar nach dem Festkommen wurde mit dem Leichtern des Schiffes begonnen. Außer sämtlichem leicht beweglichen Inventar gab man die 15 cm-, 7,6 cm- und 4,7 cm-Geschütze, die Torpedonetze, Ankerketten usw. von Bord. Sämtliche Hellegatts, zu denen man gelangen konnte, wurden ausgepackt sowie die Kohlen aus den Oberbunkern getrimmt. Torpedos, Minen, Schießwolladungen und die Munition der 15 cm- und leichten Geschütze wurden ebenfalls, zum größten Teil von Tauchern, herausgeschafft, ferner die hydraulischen Bootswinden und Kohlenwinden von Bord gegeben. Da wegen der in der Nähe liegenden Riffe und des flachen Wassers nur Prähme oder kleine Fahrzeuge mit geringem Tiefgang an der Innenseite der „Montagu" liegen konnten und es auch den Bergungsdampfern infolge der Dünung nur selten möglich war, an der Außenseite längsseit zu gehen, so wurden die Arbeiten beträchtlich verzögert. Auch erschwerte der am Heck des Schiffes zwischen den Riffen setzende starke Strom das Manövrieren, so daß trotz der dabei angewandten Vorsicht Beschädigungen der Leichter und Dampfbeiboote, die als Schlepper benutzt wurden, doch nicht ganz vermieden werden konnten. So ereignete es sich am 31. Mai, daß ein Leichter, mit vier 15 cm-Geschützen und mit Torpedonetzen beladen, infolge Brechens der Schlepplleine auf einen Felsen trieb und sank. Obgleich er an einer besonders gefährlichen und dem Seegang sehr ausgesetzten Stelle gestrandet und ziemlich beschädigt war, so wurde er doch gehoben, indem er nach Entfernung der Geschütze unter einem anderen Leichter beigefangen bei dem auf der Ostseite der Insel gelegenen, verhältnismäßig geschützten Ankerplatz auf den Strand gesetzt und dort repariert wurde. Hier wurden auch im allgemeinen die schweren Gegenstände, wie Hilfskessel für die Pumpen und die Luftkompressoren usw. auf Leichter übergeladen, um von dort um die Südspitze der Insel herum nach der „Montagu" geschleppt und dort mit der Hand an Deck übergeheißt zu werden.

Sowie die Dünung es erlaubte, wurden an den in das Schiff hineinragenden Felsen Sprengungen vorgenommen. Zu dem Zweck bohrte man in den aus Granit bestehenden Felsen eine große Anzahl Löcher, in denen kleine Dynamitpatronen zur Sprengung gelangten. Durch eine Reihe solcher Sprengungen glaubte man die Festigkeit der Felsmasse derart erschüttert zu haben, daß eine Zertrümmerung durch das aufliegende Gewicht des Schiffskörpers eintreten mußte.

Das erste Bergungsgerät, das an Bord zur Aufstellung kam, waren einige Zentrifugalpumpen, die von der Bergungsgesellschaft geliefert worden waren; weitere wurden in Bestellung gegeben. Am 10. Juni befanden sich nachstehende Pumpen im Betrieb: Eine 30,5 cm, drei 25,4 cm, drei 20,3 cm, eine 12,7 cm und eine 7,6 cm. Ferner war noch eine 30,5 cm-Pumpe mit Hilfskessel an Bord des Bergungsdampfers „Ranger"

Digitized by Google

vorhanden, während weiterhin drei 25,4 cm- und zwei 20,3 cm-Pumpen montiert wurden; später kamen schließlich noch drei 20,3 cm- und vier 12,7 cm-Pumpen hinzu. Auch die 30,5 cm-Pumpe des „Ranger" wurde mit einem besonderen Hilfskessel im Verlauf der Arbeiten an Bord der „Montagu" aufgestellt. Die Verteilung dieser Pumpen, welche eine Gesamtleistung von etwa 8600 Tonnen in der Stunde besaßen, zeigt die Skizze 2. Sie konnten die einzelnen Abteilungen, aus denen sie saugten, so weit lenz halten, daß das Wasser bis etwa 0,6 m über dem Plattformdeck fiel. Da wegen der Größe der Sauger ein weiteres Auspumpen nicht möglich war, wurde versucht, unter diesem Deck gelegene Räume, die dicht hielten und zu denen man die Sauger hinleiten konnte, ausfindig zu machen. Im Vorschiff wurde nach dieser Richtung hin kein nennenswerter Erfolg erzielt, da die meisten der unteren Räume leck waren und nicht dicht gemacht werden konnten.

Im vorderen Breitseit-Torpedoraum versuchte man, die Sauger unter das Plattformdeck zu leiten. Zu diesem Zweck wurde ein auf der Werft zu Pembroke hergestellter U-förmiger Kasten benutzt (siehe Skizze 2). Nachdem Wasser in den Torpedoraum eingelassen war, stiegen Taucher hinunter, öffneten das Luk nach der lecken Minenlast, schafften den Kasten hindurch und brachten ihn unter Deck wasserdicht an. Hierauf wurden Löcher durch das Deck und den Winkelring, der den Kasten mit dem Deck verband, vermittels pneumatischer, von der Bergungsgesellschaft gelieferter Unterwasserbohrer hergestellt, das Luk wurde geschlossen und in ihm ein Loch für den Schlauch ausgeschnitten.

Der Raum unter dem vorderen 30,5 cm-Turm, der sehr viel Wasser machte, verursachte die größten Schwierigkeiten. Da an der Durchführung des Munitionsaufzuges die Decks nicht wasserdicht waren, so wurde ein Versuch unternommen, das Zwischendeck um und in dem Heißschacht durch hölzerne Keile und Planken abzudichten. Hierbei stieß man jedoch auf neue Schwierigkeiten, indem der Aufzug beim Eintreiben der Keile ungefähr 15 cm in die Höhe gepreßt wurde und sich bewegte, sobald das Schiff rollte.

Die auf die Heizräume verteilten 30,5 cm-Pumpen konnten das Wasser nicht bewältigen. Zu ihrer Unterstützung versuchte man einige der Unterbunker mit einer 20,3 cm-Pumpe zu lenzen, indessen auch ohne besonderen Erfolg, da fast alle Bunker mit Kohlen gefüllt waren.

Obgleich in mancher Hinsicht die wasserdichte Einteilung*) des Schiffes die Bergungsarbeit unterstützte, so war sie doch dem Lenzpumpen recht hinderlich. Um zu vermeiden, daß das Schiff bei Hochwasser stieß, war es notwendig, zu der Zeit die einzelnen Abteilungen voll Wasser zu halten. Anderseits mußten aber Maßnahmen getroffen sein, um schnell die Räume lenzen zu können, wofür wegen der Gezeiten nur ungefähr acht Stunden zur Verfügung standen. In Anbetracht dieser kurzen Zeit war es nicht praktisch, die Saugeschläuche von einer zur anderen Abteilung hinüberzuschaffen. Deshalb mußten, meistens unter Wasser, Abzugslöcher hergestellt werden, durch die das Wasser aus den kleineren Abteilungen in die größeren, wo Sauger vorhanden waren, übergeleitet werden konnte. Ähnliche Löcher mußten auch in die Panzerlukfülle der

*) Das Schiff enthielt 320 wasserdichte Räume.

Digitized by Google

einzelnen Decks gebohrt werden, um dort sämtliches Wasser, das gerade an dieser Stelle die Stabilität schädlich beeinflussen konnte, abzulassen. Ferner wurden Maßregeln getroffen, um sofort einzelne Abteilungen fluten zu können für den Fall, daß das Schiff nach dem Flottwerden starke Schlagseite bekommen sollte oder die Trimmlage zu ändern war. Zum Gegenfluten hätten sich die seitlichen Unterbunker, die mit Fluteinrichtungen versehen waren, geeignet. Da aber, wie oben erwähnt, diese Bunker nachher nicht hätten gelenzt werden können, wurden die achteren Oberbunker und die achteren 15 cm-Munitionskammern zu diesem Zweck bereitgehalten.

Am 1. Juni erhielt die Werft zu Devonport, wo das Schiff gebaut war, den Auftrag, Platten anzufertigen, mit denen in dem Batteriedeck die Zugänge zu den Maschinen- und Heizräumen geschlossen werden sollten. Zimmerleute und andere Arbeiter der Werft zu Pembroke, die auch noch weitere Arbeiten an anderen Stellen des Schiffes, wie Abnehmen von Panzerplatten, Befestigung der Hebetanks usw. auszuführen hatten, bereiteten das Anbringen dieser Platten vor. Es hätte sich empfohlen, die Abdichtung des Zwischendecks an Stelle des Batteriedecks vorzunehmen. Indessen war dies nicht angängig, da das Zwischendeck nur für kurze Zeit von Wasser frei war. Um die Schornsteindurchführungen in dem Batteriedeck abdichten zu können, mußten dort die Schornsteine durchgeschnitten werden. Zu dem Zweck wurden sie durch starke, auf dem Oberdeck ruhende Balken abgestützt und später in Teilen von Bord gegeben. Pneumatische, von einem Benzin-Luftkompressor getriebene Werkzeuge, die von Pembroke beschafft waren, erwiesen sich ganz besonders nützlich bei dem Zerteilen der Schornsteine und auch bei anderen Arbeiten im Schiff. Später wurde die Anlage der pneumatischen Werkzeuge sowohl durch die Bergungsgesellschaft als auch von der Werft zu Pembroke noch bedeutend erweitert.

Ein zweiter Benzin-Luftkompressor wurde von Pembroke, zwei kleinere wurden von Portsmouth geliefert, während man einen Dampf-Luftkompressor von Alley & Maclellan, Glasgow, durch die Bergungsgesellschaft bezog. Ein Dampf-Luftkompressor befand sich auch in dem Maschinenraum des „Ranger" und konnte benutzt werden, wenn der Bergungsdampfer längseit lag. Die Leistung der Luftkompressoren war folgende:

	Kubikmeter freier Luft pro Minute
2 Benzin-Luftkompressoren der Pembroke-Werft, je 3,8	7,6
2 = = = Portsmouth-Werft, je 2,3	4,6
1 Dampf-Luftkompressor von Alley & Maclellan	5,7
1 = = an Bord des „Ranger"	7,1
Summe	25,0

Die Kompressoren wurden zunächst versuchsweise in Betrieb genommen, um festzustellen, ob sie für die Maschinen- und Heizräume ausreichten. Außerdem lieferten sie für die zahlreichen pneumatischen Werkzeuge die erforderliche Luft.

Das Abdichten der Maschinenräume war am 15. Juni beendet. Noch an demselben Tage fand ein Versuch mit komprimierter Luft in dem Steuerbord-Maschinenraum statt. Hierzu wurden drei Benzin-Luftkompressoren mit einer Gesamtleistung von 8,8 cbm freier Luft pro Minute benutzt. Der bei Hochwasser pro Quadratzentimeter 0,35 kg betragende Druck bewirkte ein Fallen des Wassers um

Digitized by Google

3,6 m. Dabei stellten sich jedoch große Undichtigkeiten, hauptsächlich in dem Schott zwischen dem Maschinen- und Heizraum heraus. Ein weiterer Versuch wurde am 19. Juni eine Stunde nach Niedrigwasser in beiden Maschinenräumen unternommen, indem Kompressoren mit einer Gesamtleistung von 21,4 cbm freier Luft pro Minute zur Anwendung kamen. Bei Hochwasser — nach fünfstündiger Arbeit — wurde ein Druck von 0,42 kg pro Quadratzentimeter in beiden Maschinenräumen erzielt. Um das Schiff flott zu bekommen, mußte aber das Wasser in den Maschinen- und Heizräumen bis in Höhe des Bodens des Munitionsganges (siehe Skizze 1) herausgepreßt werden. Für diese Arbeitsleistung war ein Druck von 0,6 kg pro Quadratzentimeter erforderlich. Wenn man nun die bei höherem Druck naturgemäß eintretenden größeren Undichtigkeiten, den vom Wasser frei werdenden Raum sowie die damit in Zusammenhang stehende Oberfläche in den einzelnen Räumen berücksichtigte und noch einen Sicherheitskoeffizienten für Maschinenschäden usw. in Anrechnung brachte, so mußte man eine Anlage mit einer Leistung von 169,9 cbm freier Luft pro Minute zur Verfügung haben, um das Ziel zu erreichen.

Die nachstehenden Kompressoren, die sofort mit transportablen Hilfskesseln geliefert werden konnten, wurden daraufhin neu bestellt:

Lieferant:	Leistung: Kubikmeter freier Luft pro Minute
Alley & Maclellan, Glasgow	56,6
" " "	34,0
Brotherhood	17,0
"	17,0
Consolidated Pneumatic Tool Company	8,1
" " " "	8,1
Ingersoll Company	7,8
" "	7,8
	156,4

Am 6. Juli war der größte Teil der Kompressoren aufgestellt, der 56,6 cbm-Kompressor klar zum Betrieb. Er war so konstruiert, daß in ihm in zwei Abschnitten Luft bis 7,0 kg gedrückt wurde, wobei die Niederdruckzylinder einen Druck von 2,1 kg erzeugten. Für den vorliegenden Zweck war es indessen erwünscht, ein möglichst großes Luftvolumen von etwa 1,0 kg Druck zu erhalten. Deshalb wurden die Zylinder losgekuppelt, so daß jeder für sich als einstufiger Verdichter arbeitete. Durch diese Änderung steigerte man die Leistung bis zu 76,5 cbm pro Minute. Druckrohre liefen von jedem Zylinder nach den beiden Maschinenräumen. Nach $4^1/_2$stündigem Betrieb war der gewünschte Druck von 0,6 kg bei Hochwasser erreicht. Gleichzeitig peilten Taucher, die durch auf den Platten der Zugänge hergestellte Luftschleusen in die Maschinenräume hinuntergestiegen waren, den Wasserstand. Das Ergebnis stimmte fast genau mit den Angaben des Druckdiagramms überein. Die Taucher hatten auch die Beschädigungen nachzusehen, die in den Schotten eintraten, und kleinere Lecks zu stopfen. Die meisten Undichtigkeiten bestanden in kleinen Rissen zwischen den Laschen der Beplattung, zu deren Beseitigung Talg, von innen aufgeschmiert, mit Erfolg angewandt wurde. Er konnte leicht in die Ritzen hereingedrückt werden und blieb gut haften. Da Wände, Decken usw. mit einer dicken Ölschicht bedeckt waren, so konnte gewöhnlicher Zement nicht gebraucht werden.

Digitized by Google

Man hoffte, sämtliche für einen umfassenden Abbringungsversuch des Schiffes notwendigen Apparate am 7. Juli, an welchem Tage Springflut war, bereit zu haben und scheute hierfür keine Mittel. Als der 7. Juli anbrach, hatte man jedoch den Rest der Luftkompressoren noch keiner Vorprobe unterziehen können. Kurz nach Beginn der Arbeiten versagte die Speisewasseranlage einiger Hilfskessel, und da auch andere Vorbereitungen für das Abschleppen noch nicht soweit hatten gefördert werden können, wie es erwünscht war, mußte an diesem Tage der Versuch, das Schiff abzubringen, aufgegeben werden. Nachdem die Kessel-Speisepumpen überholt waren, wurde die gesamte Anlage am 13. Juli, $1^1/_2$ Stunden vor Niedrigwasser, probiert, wobei das nach den ersten $1^1/_2$ Stunden erreichte Resultat recht günstig ausfiel. Es wurde ein Druck von 0,35 kg bei Niedrigwasser in allen Maschinen- und Kesselräumen erzielt, trotz des großen Volumens, das zu der Zeit ausgefüllt werden mußte, und der ausgedehnten Oberfläche, die Undichtigkeiten ausgesetzt war. Hierauf mußten jedoch einige Kompressoren wegen ungenügender Dampfzufuhr abgestellt werden. Obgleich das steigende Wasser die Luftverdichtung unterstützte, fiel doch der Druck für die nächsten 2 Stunden bis auf 0,33 kg, erreichte aber bei Hochwasser schließlich im Durchschnitt 0,42 kg.

Dies war der erste eingehende, mit komprimierter Luft angestellte Versuch in allen Kessel- und Maschinenräumen. Dabei hatten sich mehrere Undichtigkeiten herausgestellt, die bereits vorher gestopft gewesen waren. Während des Versuchs waren wieder Taucher durch eine Luftschleuse in den vorderen Kesselraum hinuntergestiegen, hatten sorgfältig den Raum abrevidiert und kleinere Leckagen beseitigt. Bei Niedrigwasser stand das Wasser noch etwa 2,1 m über den Flurplatten der Heizräume. Wegen der schwierigen Zugänge zu den Räumen mußten die Taucher besondere Vorsicht anwenden, um bei steigendem Wasser wieder herauskommen zu können. In dem vorderen Heizraum wurden sämtliche Kessel dadurch, daß der Boden noch weiter nachgab, von 0,15 m bis 0,30 m angehoben, was weitere Beschädigungen der Wände der seitlichen Kohlenbunker an einigen Stellen zur Folge hatte. Dieser Versuch ergab auch, daß die Hilfskessel nicht ausreichend Dampf liefern konnten, weshalb sofort die Aufstellung von weiteren Kesseln in Angriff genommen wurde.

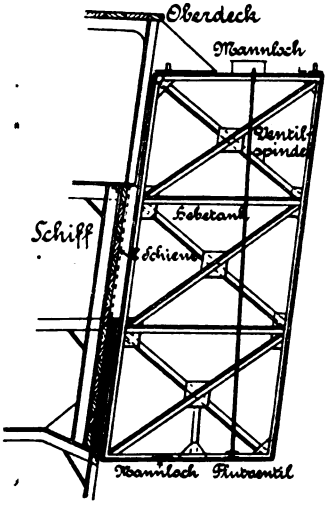
Das Entfernen der Panzerplatten am Vorschiff und das Anbringen von Hebetanks am Bug wurde nicht eher begonnen, als bis festgestellt worden war, wie weit das Schiff ausgepumpt werden konnte. Am 15. Juni stellte es sich heraus, daß das Erleichtern des Vorschiffs durch Abnahme von Gewichten notwendig war, weshalb man sogleich mit der Arbeit des Losnietens anfing. Es wurde nur die obere Reihe der Panzerplatten abgenommen, weil das Wasser selten so weit fiel, daß an den unteren Platten gearbeitet werden konnte. Da die vorderste Panzerplatte direkt am Vorsteven festgenietet war und die nächste Platte überlappte, so konnten diese beiden nicht entfernt werden. Vielmehr lag die erste Platte, deren Abnahme möglich war, ungefähr 15 m hinter dem Vorsteven. Zunächst hatte man die Absicht, die Platten in Leichter zu schaffen, aber hohe Dünung erschwerte die Arbeit derartig, daß nach Bergung der dritten Platte die übrigen auf den Grund heruntergelassen wurden, wo sie, sobald es notwendig sein sollte, leicht wieder gehoben werden konnten. Die Platten waren so eng aneinander gefügt, daß ihr Abnehmen, selbst mit Hilfe von kräftigen hydraulischen Daumpressen, große Schwierigkeiten verursachte. Eine besonders langwierige Arbeit

Digitized by Google

bestand in dem Losnehmen der auf dem Panzer aufliegenden Deckplatte, indem hierzu die Panzerbolzen abgeschraubt und die Schrauben entfernt werden mußten, die das Deck mit dem Oberrand des Panzers verbanden. Am 20. Juli waren die Panzerplatten in einer Länge von 26,2 m auf beiden Seiten entfernt. Ihr Gesamtgewicht betrug etwa 140 Tonnen.

Die zu beiden Seiten des Vorschiffs anzubringenden Hebetanks wurden auf der Werft zu Devonport hergestellt. Der erste Tank war 4,3 m lang, 6,7 m tief und 3,0 m breit. Da sich aber bei seinem Anbringen herausstellte, daß die Abmessungen für ein bequemes Arbeiten zu groß waren, wurden die übrigen nur 1,9 m lang gemacht, also ungefähr halb so groß wie der erste Tank, der einen Auftrieb von etwa 100 Tonnen

Skizze 3.



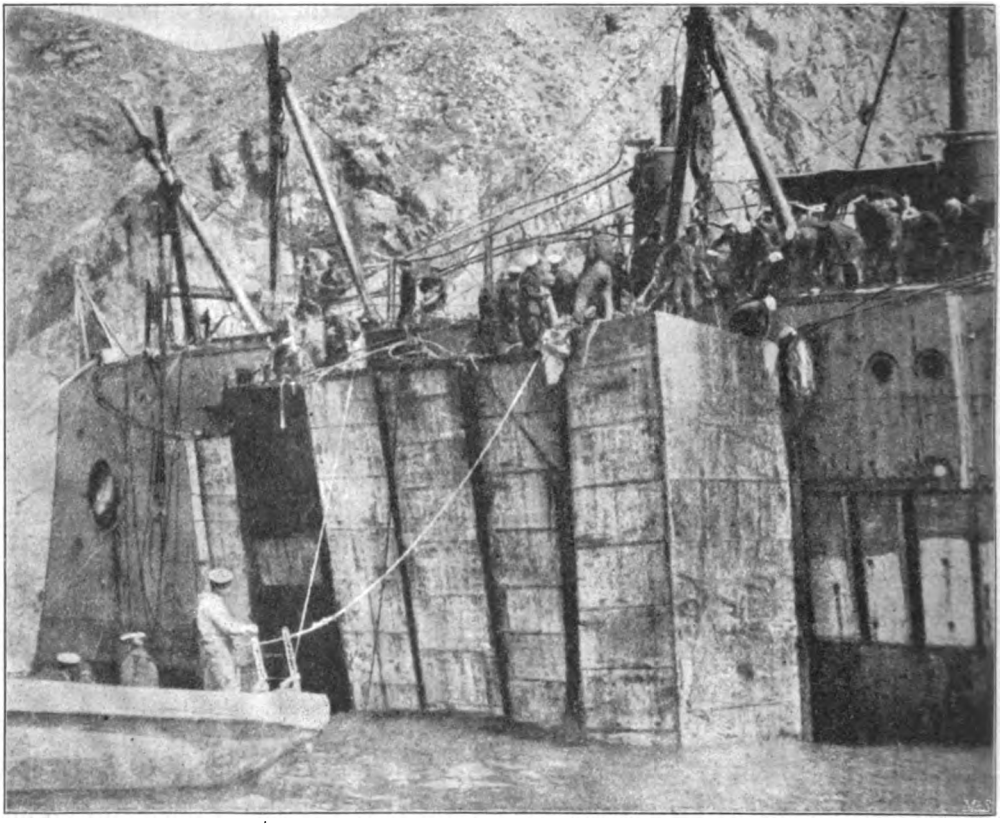
Hebetank, längsseit festgemacht.

Schnitt durch die Z-Schiene. (Mit Erlaubnis des „Engineer".)

hatte, während die übrigen bei 6 Tonnen Gewicht nur einen Auftrieb von ungefähr 30 Tonnen besaßen. Im ganzen hatte man 31 Tanks gebaut, von denen die letzten am 4. Juli auf der Strandungsstelle eintrafen. Skizze 3 und Bild zeigen die Konstruktion sowie die Art und Weise des Befestigens dieser Tanks am Schiff. Z-förmige Schienen wurden zunächst an der Stelle der Bordwand, wo der obere Panzerplattengang gesessen hatte, vermittels 2,5 cm dicker Schraubbolzen befestigt und hierauf die Tanks mit dem Z-förmigen Eisen durch 48 1,8 cm starke Bolzen verbunden. Sodann brachte man auf ihrer Decke Träger an, die am Oberdeck fest waren, und verband die Tanks untereinander durch Winkeleisen, die auf ihrer Decke entlang liefen. An dem unteren Ende der Hebetanks konnte eine Verbindung mit dem Schiff nicht hergestellt werden, da es einerseits stets unter Wasser lag, anderseits es auch nicht möglich war, Stahl-

Digitized by Google

leinen unter dem Kiel durchzureppen, weil das Schiff dort unmittelbar auf dem Felsen auflag. Das Festmachen der Hebetanks an der Bordwand bot große Schwierigkeiten und ging deshalb nur langsam vonstatten. Wenn die Tanks von Devonport ankamen, wurden sie zunächst auf dem östlichen Ankerplatz der Lundy-Insel verankert. Sobald einer in Stellung gebracht werden sollte, wurde er von den Schiffsbesatzungen in einen Prahm geschafft und längsseit der „Montagu" geschleppt. Nachdem hier die Löcher für die Schraubbolzen bezeichnet und ausgebohrt waren, brachte man den Tank wieder



Anbringen der Hebetanks. Nach „Navy and Army".

zu Wasser, transportierte ihn an seine Stelle und heißte ihn dort vermittels an Bord aufgestellter Böcke mit Takeln so weit, daß man ihn an dem Z-förmigen Eisen befestigen konnte. Diese letztere Arbeit war die schwierigste, weil der Tank, um die Bolzen einführen zu können, ganz genau längsseit der Bordwand gehalten werden mußte, was nur bei niedrigem Wasserstand und bei ruhiger See möglich war. Ein Ventil sowie ein Mannloch waren in dem Boden jedes Tanks vorhanden und wurden geöffnet, sobald der Tank richtig stand. Auf diese Weise vermied man, daß er sich bei steigendem Wasser hob, was seine Befestigung gefährdet hätte. Vermittels dieser

Digitized by Google

Öffnungen war man auch in der Lage, den Auftrieb der Tanks je nach Bedarf zu regulieren. Der erste in Stellung gebrachte Tank konnte wegen steigenden Wassers, das weitere Arbeit verhinderte, mit der Z-förmigen Schiene nur durch zehn 1,8 cm starke Schraubbolzen verbunden werden, die jedoch während der Nacht infolge der durch die Dünung verursachten Bewegungen des Tanks abschoren. Zum Glück war der Tank mit Stahlleinen längsseit festgemacht, so daß er nicht wegsacken konnte. Bei einem zweiten Tank an Backbord, der mit den anderen noch nicht zusammengefügt war, schoren 38 1,8 cm dicke Bolzen durch. Der Tank sank, wurde aber später gehoben und an der Bordwand befestigt. Die Gefahr des Losreißens der Tanks wurde geringer, nachdem eine genügende Zahl von ihnen angebracht war, indem die starre Verbindung der einzelnen untereinander durch Winkeleisen Vor- und Rückwärtsbewegungen der Tanks unmöglich machte. Am 21. Juli waren im ganzen 20 Tanks fest, am 2. August 25. Die mit dieser Arbeit beschäftigten Leute hatten allmählich eine solche Übung erlangt, daß ungefähr ein Tank täglich angebracht wurde.

Am 22. und 23. Juli, an welchen Tagen Springflut war, wurde ein zweiter Abbringungsversuch unternommen. Am 22. morgens begann man, kurz nach Hochwasser, wiederum energisch mit dem Auspumpen, das jedoch für kurze Zeit während des Hochwassers am Abend eingestellt werden mußte, um ein Aufstoßen des Schiffes auf die Felsen zu verhindern. Sobald das Wasser wieder zu fallen anfing, wurden sämtliche Pumpen und Luftkompressoren in Betrieb gesetzt. Mit Ausnahme der Abteilung unter dem vorderen 30,5 cm-Turm konnte man im allgemeinen des einströmenden Wassers Herr werden. Der durch die Abteilung unter dem vorderen Turm hindurchgehende Munitionsaufzug pendelte hin und her, wenn sich das Schiff bewegte. Hierdurch lösten sich die Keile, welche man dazu benutzt hatte, um das Zwischendeck um den Aufzug herum wasserdicht zu machen. Dieses Pendeln erschwerte auch beträchtlich die Anbringung einer neuen ausreichenden Abdichtung, die nur von Tauchern vorgenommen werden konnte. Das Ergebnis war schließlich, daß sich das Wasser in diesem Raum mit dem Wasserstand außenbords ausglich.

Die Luftkompressoren wurden bis 3 Uhr morgens am 23. Juli langsam, von da ab mit Volldampf laufen gelassen. Um 4 Uhr 30 Minuten vormittags, 2 Stunden vor Hochwasser, war nachstehender Druck erreicht: In den Maschinenräumen 0,42 kg, Wasserstand 4,1 m, in den Heizräumen 0,38 kg, Wasserstand 3,7 m, in dem Ankerlichtmaschinenraum 0,70 kg, Wasserstand 6,9 m. Im Durchschnitt stieg der Druck in den einzelnen Abteilungen ungefähr 0,07 kg pro Stunde. Nach einiger Zeit stellte sich jedoch heraus, daß der in den Maschinen- und Kesselräumen notwendige Druck von 0,60 kg zur Erlangung eines ausreichenden Reserveauftriebs nicht erreicht werden konnte. Die zwanzig angebrachten Hebetanks hatten einen Auftrieb von ungefähr 600 Tonnen.

Das Wetter war unsichtig und regnerisch. Eine beträchtliche Dünung stand aus südwestlicher Richtung. Kurz nach 3 Uhr morgens nahmen die Linienschiffe „Mars" und „Duncan" die ihnen für das Abschleppen zugewiesenen Plätze querab vom Bug und Heck der „Montagu" ein, während der Bergungsdampfer „Linnet" an Steuerbord längsseit von der „Montagu" ging. Man hatte noch die Absicht gehabt, den Schlepper „Escort" an die Backbordseite zu legen, mußte hiervon aber

Digitized by Google

wegen der hohen Dünung Abstand nehmen. Das Wegschleppen der „Montagu" von der Strandungsstelle war ohne Zweifel die schwierigste sämtlicher Operationen, da zahlreiche Riffe um sie herumlagen, starker Strom lief, die Dünung ziemlich hoch war, das Schiff nach dem Abkommen sehr tief liegen mußte und seine Breite infolge der längsseit angebrachten Hebetanks recht beträchtlich war.

Gegen 3 Uhr morgens begann die „Montagu" wenig zu stoßen, um 4 Uhr 30 Minuten rollte sie indessen schon ziemlich heftig, so daß kurz darauf die Abbringungsarbeiten aufgegeben werden mußten, um weitere Beschädigungen des Schiffes infolge des Stoßens zu vermeiden. Abgesehen von den ungünstigen Witterungsverhältnissen und der geringen Reserve an Auftrieb war auch noch der Umstand für die Einstellung der Arbeiten entscheidend gewesen, daß sich der bei der Dichtung der kleineren Leckagen im Schiffsboden verwandte Zement durch die Bewegungen des Schiffes löste.

Vier Lokomotiv-Hilfskessel der Luftkompressoren waren infolge dauernder Speisung mit Seewasser unbrauchbar geworden und mußten, da die Heranschaffung von Frischwasser mit großen Schwierigkeiten verbunden war, durch Kessel ersetzt werden, die mit Seewasser gespeist werden konnten.

Während des Versuches war das Linienschiff „Duncan" für kurze Zeit festgekommen und hatte Beschädigungen einiger Platten und am Kiel erlitten, die später eine mehrwöchige Reparatur notwendig machten.

Die nächsten Tage wurden dazu benutzt, soweit wie möglich sämtliche Undichtigkeiten in den Räumen, wo komprimierte Luft zur Anwendung kam, zu beseitigen, um den erforderlichen Druck zu erlangen, ferner neue Hebetanks anzubringen, weitere Panzerplatten zu entfernen, Felssprengung vorzunehmen usw. Außerdem staute man in mehrere der mit Wasser angefüllten Abteilungen leere Ölfässer (2000 Stück), Kork (40 Tonnen), Kiefernholz, Sägespäne, Werg usw. Diese Arbeit, die nur von Tauchern ausgeführt werden konnte, war sehr zeitraubend und mühsam; der dadurch erreichte Auftrieb war verhältnismäßig gering.

Am 26. Juli stand eine sehr hohe Dünung gegen das Schiff. Obgleich die See selbst kaum bewegt war und auch die Dünung den Bootsverkehr und die Arbeiten im allgemeinen verhältnismäßig wenig hinderte, so verursachten doch die Witterungsverhältnisse an diesem Tage größere Beschädigungen als das voraufgegangene schlechte Wetter. Während der Nacht stieß das Schiff oft heftig und holte mehrere Male stark über. Nachdem die Dünung nachgelassen hatte, wurde festgestellt, daß sich das Schiff ungefähr 4 m weiter nach dem Strand zu bewegt hatte, wobei der Bug noch mehr nach innen gegen die Felsen gerückt, während das Heck mehr nach See zu herumgeschlagen war. Ferner lag das Schiff achtern 0,6 m tiefer und die Backbord-Schlagseite betrug jetzt 3°. Das Stoßen und Überholen hatte weitere Beschädigungen zur Folge gehabt. Einige Stoßbleche der Plattengänge und der Oberdecksbeplattung waren ungefähr 0,5 cm offen, mehrere Schotten hatten sich in der Gegend der Schotttüren gegeben und zeigten Risse, das Mitteldeck war an einigen Stellen über dem Maschinen- und dem mittleren Kesselraum aufgebrochen. Die Welle des Bugspills, der vordere 30,5 cm-Munitionsaufzug und die Kessel in dem vorderen Heizraum waren von 0,15 bis 0,45 m angehoben. Aus all diesen Havarien, im besonderen aber aus dem Bersten des Mitteldecks, konnte der Schluß gezogen werden, daß der Schiffsboden vorn und

Digitized by Google

achtern schwer beschädigt sein mußte. Nach einer Nachricht war auf einer Strecke von 15 m überhaupt kein Boden vorhanden, die Platten waren von den Spanten losgerissen, letztere zum größten Teil durchgebogen. An Steuerbord befand sich unter anderem ein 7,6 × 2,5 m, achtern ein 4,6 × 1,8 m großes Leck. Vom Kiel fehlten ungefähr 8 m vollkommen.

Trotz dieser umfangreichen Beschädigungen, die naturgemäß die Bergungsarbeiten noch schwieriger gestalteten, wurden die Operationen weiter fortgesetzt, in der Hoffnung, das Schiff während der Springflut am 5. August flott zu bekommen. Am 30. Juli kam indessen wieder hohe Dünung auf, und am 1. August herrschte so schwerer Seegang, daß die Arbeiten eingestellt und die Schiffe den östlichen geschützten Ankerplatz aufsuchen mußten. Erst am 4. August morgens konnten sie wieder nach der Strandungsstelle zurückkehren; jedoch war das Wetter noch so schlecht, daß die Arbeiten nicht fortgesetzt werden konnten. Am Nachmittag waren die Schiffe abermals gezwungen, nach dem östlichen Ankerplatz zu gehen. Diese äußerst schwierigen Verhältnisse drängten zur Entscheidung der Frage, ob es ratsam wäre, noch weitere Ausgaben*) für die Hebung zu machen oder die Versuche, das Schiff zu bergen, gänzlich aufzugeben. Unter Berücksichtigung des Umstandes, daß man bis zum 5. August mit den Vorbereitungen nicht fertig sein konnte, der ausgedehnten Havarien, des Heranrückens der schlechten Jahreszeit und der Gefahr, in die das Schiff beim Abschleppen wegen des starken Stroms und der fast dauernd herrschenden Dünung kommen konnte, wurde schließlich Befehl gegeben, die Abbringungsarbeiten aufzugeben und die Bergungsapparate sowie sonstiges wertvolles Inventar von Bord zu schaffen. Zu letzterem gehörten die vier 30,5 cm-Geschütze, die einen Wert von 50 000 £ darstellten. Am 11. September waren die beiden Geschütze aus dem vorderen Turm entfernt und nach Pembroke gebracht. Es steht zu erwarten, daß auch noch die beiden anderen Rohre geborgen werden.

Das Mißlingen der Bergung des Schiffes hat in der englischen Presse große Unzufriedenheit hervorgerufen; man macht es der Admiralität zum Vorwurf, daß sie die Arbeiten nicht gänzlich der Bergungsgesellschaft übertragen habe; vielfach wird sogar die Forderung laut, es solle — in gleicher Weise wie über die Strandung selbst — eine kriegsgerichtliche Untersuchung darüber stattfinden, ob alles zur Rettung des Schiffes Mögliche getan worden sei. Schnabel.

*) Die Kosten der Bergungsarbeiten werden auf 50 000 bis 80 000 £ geschätzt; davon sollen 20 000 £ an die Liverpool-Bergungsgesellschaft gezahlt werden. Die Reparaturkosten hätten sich nach Schätzung auf 200 000 bis 250 000 £ belaufen.

Digitized by Google

Meinungsaustausch.

Zu den Aufsätzen über Seekadetten- und Schiffsjungenerziehung.*)

Der Artikel im Juniheft der „Marine-Rundschau" bringt die brennende Frage der Seekadetten- und Schiffsjungenerziehung in dankenswerter Weise zur Diskussion. Gleich im folgenden Heft ist ihm denn auch ein Gegner entstanden. Das Gefühl: „So geht es nicht weiter" durchdringt alle, die sich mit dieser Frage beschäftigen.

Beide Artikel bringen ganz richtig zum Ausdruck, daß diese Fragen zur Lösung kommen müssen, wenn demnächst die alten Schulschiffe ausscheiden. Der Verfasser des Juniartikels sieht ihre Lösung im wesentlichen in dem Ersatz der Segelschulschiffe durch die „Freya"-Klasse. Abgesehen von dem hierdurch bedingten Wegfall der Ausbildung in der Takelage wird an dem Ausbildungsgang nichts Wesentliches geändert. Wir erfahren nicht, was an die Stelle der Bedienung der Takelage treten soll, um Mut, Entschlossenheit, Kaltblütigkeit und Selbstvertrauen zu erwecken. Woher soll dem jungen Manne das Gefühl kommen, „auf deine Arbeit auf dem dir zugewiesenen Posten kommt es an, soll das Ganze gelingen"? Kurz und gut, wie denkt sich der Verfasser, soll der Charakter dieser jungen Leute ausgebildet werden, wenn alles bei ihrer Erziehung fehlt, was ein gewisses Verantwortlichkeitsgefühl aufkommen lassen kann?

Wenn ich auch im Gegensatz zu dem Juliartikel der Ansicht bin, daß mit der Segelschiffsausbildung ein für allemal gebrochen werden muß, so sehe ich doch in dem Dienst in der Takelage ein ganz vorzügliches Mittel, alle jene Charaktereigenschaften zu entwickeln. Auch kann es nicht zweifelhaft sein, daß dies alles Eigenschaften sind, welche auch der moderne Kriegsseemann im hohen Grade haben muß.

Da die ganze Segelschiffsausbildung heutzutage aber nur Mittel zum Zweck sein kann, hieße es, die heutigen Aufgaben der Marine verkennen und den zu ihrer Erfüllung erforderlichen Zeit- und Geldaufwand unterschätzen, wollte man hier mit der Zeit nicht mitschreiten. Der Schwerpunkt liegt meiner Ansicht allein in der Frage:

Gibt es einen vollwertigen Ersatz für die Ausbildung in der Takelage?

Ich stehe nicht an, diese Frage zu bejahen. Setzen wir nur an die Stelle des alten Fortbewegungsmittels das neue. Vor den Feuern und an den Maschinen, da ist auf modernen Schiffen die Verantwortlichkeit dauernd zu Hause, in allen anderen Dienstzweigen des Unterpersonals mehr oder weniger selten. Wie kommt es denn, daß wir heutigen Tages vorerwähnte Tugenden bei unserem technischen Personal im allgemeinen mehr entwickelt finden als beim seemännischen? Stellen wir die jungen Leute doch mitten in die technische Praxis, lassen wir sie im Heizraum und Maschinenraum sowie an den Hilfsmaschinen Dienst tun, so daß sie sich wieder als ein Teil des Ganzen fühlen, daß sie wissen, ihre Arbeit ist keine Schularbeit, sondern ein Beitrag zum gemeinsamen Werke.

*) Juni- und Juliheft.

Digitized by Google

Die Technik nimmt heutzutage auf dem Kriegsschiff einen solchen Raum ein, daß es auch, abgesehen von dem moralischen Effekt, gerechtfertigt erscheint, dem sogenannten seemännischen Personal ihre Geheimnisse zugänglich zu machen. Denn was ist der Kriegsschiffsmatrose heutigen Tages in der Hauptsache anders als ein technischer Handlanger? Sowohl im militärischen Dienst (am Geschütz, Torpedorohr, bei der Munitionszufuhr, Verschlußrolle usw.) wie bei Instandsetzungsarbeiten hat er sich im wesentlichen mit großen Metallmassen, eisernen Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen abzufinden. Das für jeden Mann erforderliche Maß an seemännischen Kenntnissen ist auf modernen Kriegsschiffen auf einen herzlich geringen Umfang eingeschrumpft und erfordert keine lange Ausbildungszeit. Sehen wir doch oft genug Maschinenpersonal bei der Fortbewegung schwerer Maschinenteile ganz sachgemäß mit allerhand Tauwerk arbeiten, ein Beweis dafür, daß man sich die Kenntnis solcher seemännischen Anfangsgründe leicht neben seiner eigentlichen Berufstätigkeit verschaffen kann.

Was dem heutigen Kriegsschiffsmatrosen fehlt, ist eben das Verständnis für die ihm auf Schritt und Tritt an Bord begegnenden Vorkommnisse technischer Natur. Ihnen steht nicht nur der Mann des Ersatzes, sondern auch, und vielleicht in noch höherem Maße, der ehemalige Schiffsjunge meist rat- und verständnislos gegenüber. Wenn man die Neunjährig-Freiwilligen nach beendeter Schiffsjungenzeit an Bord moderner Schiffe kommen sieht, hat man nicht den Eindruck, daß das Leute sind, die besser im Schiff Bescheid wissen und sich dort mehr zu Hause fühlen, als z. B. Rekruten des Landersatzes nach kurzer Einschiffungszeit. Ihnen hat eben die bisherige Ausbildung auf einem Schulschiff einen ganz falschen Begriff von den an sie im späteren Kriegsschiffsleben herantretenden Anforderungen gegeben. Sie sehen oft mit souveräner Verachtung auf das technische Personal herab und vermeiden es, sich mit den technischen Einrichtungen so eingehend vertraut zu machen, wie es sein müßte, sollte jeder den Platz im Gefecht, auf den er gestellt ist, auch wirklich ganz ausfüllen. Die Folge davon ist eine große Unselbständigkeit im Arbeiten mit allem, was Metall heißt. Bei der kleinsten Betriebsstörung, z. B. an Munitionsaufzügen, kann man beobachten, wie sofort nach dem Maschinistenmaaten oder Büchsenmacher gerufen wird. Und bis dieser kommt, ruht der Betrieb. Meines Ermessens muß aber der Kriegsschiffsmatrose heutzutage ebensogut mit Schlosser- und Schmiedewerkzeug umzugehen verstehen, wie ehemals mit Tau- und Holzwerk.

In vorstehendem bin ich im besonderen auf den Unteroffiziersatz näher eingegangen. Bis zum gewissen Grade gilt das Gesagte auch für den Offiziersatz. Hier ist der Mangel jedoch nicht so in die Augen fallend; in unserer Seekadettenerziehung hat die Technik schon annähernd den ihr gebührenden Platz gefunden. Es wird also im wesentlichen auf eine Erweiterung des den Seekadetten bisher Gebotenen hinauskommen. Die Verantwortung lernen die Seeoffizieranwärter in dem einen praktischen Fähnrichsjahr an Bord kennen. Für ihre physische Ausbildung müssen Bootsdienst, Turnen, Schwimmen und sonstiger Sport die Stelle des Segelexerzierens übernehmen.

Die Seekadettenfrage ist daher keine so brennende, sie soll aus dem Rahmen der nachfolgenden Betrachtung fernbleiben. Ich möchte hier nur noch gegen die Ver-

Digitized by Google

schmelzung der Seekadetten- und Schiffsjungenerziehung auf einem und demselben Schiffe Stellung nehmen. Beide Erziehungsarten müssen wieder wie früher räumlich getrennt werden, damit nicht die eine in unzulässiger Weise der anderen angepaßt wird und die Gründlichkeit leide. Der Schiffsjunge braucht eben mehr als ein Jahr praktischer Ausbildung an Bord, um sich die grundlegenden Kenntnisse für seinen späteren Beruf anzueignen.

Ehe ich nun der Frage näher trete, wie die technischen Kräfte eines modernen Schiffes für die Schiffsjungenerziehung nutzbar zu machen sind, möchte ich auf zwei Punkte allgemeiner Natur eingehen, von welchen der Erfolg der Ausbildung unseres Unteroffiziererſatzes in erster Linie abhängig ist. Dieses sind:

1. das Alter der Schiffsjungen beim Eintritt,
2. die Dauer der Schiffsjungenausbildung.

1. Alter der Schiffsjungen beim Eintritt in die Schiffsjungen-Division.

Im Juniheft der „Marine-Rundschau" wird gesagt, die Jungen müßten beim Eintritt in die Schiffsjungen-Division älter sein, als es bisher durchschnittlich der Fall ist, damit man von vornherein mit reiferen Menschen zu rechnen hätte.

Ganz im Gegenteil. Die obere Altersgrenze ist herabzusetzen. Ich gehe sogar so weit zu verlangen, die Einstellung der Schiffsjungen solle zwischen dem 14. und 15. Lebensjahr erfolgen. Denn die Zeit zwischen dem 14. und 16. Jahre ist für die jungen Menschen gerade die gefährlichste. Unsere Volksschulbildung schließt mit dem 14. Lebensjahre ab; vor dem 16. können die jungen Leute nicht ernstlich beschäftigt werden. Sie bummeln und unterliegen dem Einflusse des Müßigganges. In dieser Zeit wird ihr Charakter im ungünstigen Sinne reif. Es ist dies eine Klage, die man aus Schiffahrts- und Industriekreisen häufig zu hören bekommt; auch kann man gelegentlich der zahlreichen Entlassungsanträge ehemaliger Schiffsjungen ganz dieselbe Beobachtung machen.

Darum muß sich die Schiffsjungeneinstellung möglichst unmittelbar an den Austritt aus der Schule anschließen.

2. Dauer der Schiffsjungenausbildung.

Will man bei der Ernennung der Schiffsjungen zu Matrosen reife Menschen haben, die nicht so leicht dem verderblichen Einfluß der schlechten Elemente unter ihren neuen Kameraden unterliegen, nun, so verlängere man die Schiffsjungenausbildung angemessen und bringe sie wieder auf 2½ bis 3 Jahre wie früher. Das kostet Geld und Personal. Allerdings. Der Frage unseres Unteroffiziererſatzes kann meines Ermessens aber nicht genug Beachtung geschenkt werden. Sollen diese Leute uns doch später die Rekruten erziehen und als „men behind the gun" den Feind schlagen helfen. Warum sich also gerade an dieser Stelle mit halben Maßregeln begnügen, während zur Vervollkommnung aller anderen Laufbahnen der Marine in den letzten Jahren soviel getan ist und noch weiterhin getan wird? Drei Jahre Ausbildung als Schiffsjunge möglichst unter demselben Vorgesetzen und unter möglichst dauernder Wacherhaltung des Verantwortlichkeitsgefühls werden den Charakter am besten festigen,

Digitized by Google

so daß man sie dann trotz ihres verhältnismäßig noch jugendlichen Alters von 17 bis 18 Jahren ohne Bedenken wird der Front ausliefern können.

In den 3 Jahren wird es auch möglich sein, die seemännische, infanteristische, artilleristische und technische Ausbildung insoweit zu einem gewissen Abschluß zu bringen, daß die Schiffsjungen bei der Ernennung zu Matrosen nicht zu viel wissen, sondern auch wirklich etwas können, und nicht, wie es heutzutage oft der Fall ist, statt einer Hilfe ihrer neuen Vorgesetzten eine Last für diese sind, da ihnen die allergewöhnlichsten Dienstverrichtungen auf modernen Schiffen erst beigebracht werden müssen.

Im folgenden soll in Umrissen eine Anregung gegeben werden, wie etwa der Ausbildungsgang den angeführten Grundsätzen entsprechend zu gestalten wäre:

An schwimmendem Material würden zu fordern sein: Zwei Hulks (z. B. „Mars" und „König Wilhelm"), zwei kleine und zwei große Kreuzer („Nymphe"- und „Freya"-Klasse).

Auf den Hulks erhalten die Jungen die erforderliche schulmäßige Ausbildung im allgemeinen Schiffsdienst, Seemannschaft und Dienstkenntnis; der Bootsdienst steht im Vordergrund. Daneben erhalten sie Unterricht an maschinellen Einrichtungen und lernen in einer je nach den Platzverhältnissen an Bord oder an Land zu errichtenden Schlosserwerkstatt praktisches Arbeiten.

Von den Hulks aus werden sie in Gruppen zu Kreuzfahrten eingeschifft, und zwar im ersten Jahre auf den kleinen Kreuzern in Gruppen bis zu 80 Köpfen für je ein bis zwei Monate, im zweiten Jahre auf den großen Kreuzern in Gruppen bis zu 200 Köpfen für 5 Monate.

Auf den kleinen Kreuzern sollen sie zunächst den allgemeinen Schiffsdienst auf einem seegehenden Fahrzeug, ferner Rollenexerzieren, Bedienung von Seitenbooten, Steuern, Loten und dergleichen seemännisch-navigatorischen Dienst kennen lernen.

Die Einschiffungszeit auf den großen Kreuzern wird in zwei Abschnitte zu teilen sein. Während der eine — möglichst der kleinere — nur die Erweiterung und Vertiefung des auf dem kleinen Kreuzer Gelernten bezweckt, sollen die Jungen während des anderen Abschnittes im Heiz- und Maschinenraum Dienst tun, Feuer beschicken und Maschinen schmieren. Die nötige schulmäßige Vorbildung müssen sie vorher auf dem Hulk erhalten haben. Jetzt heißt es, die Jungen an Stelle von Heizern vor die Feuer stellen, sie an der Haupt- und den Hilfsmaschinen — natürlich unter angemessener Aufsicht — den Dienst des Maschinistenanwärters tun lassen und ihnen in der Werkstatt die Arbeiten aufgeben, die Maschinen und Kessel gerade verlangen, damit sie einen körperlich und geistig anstrengenden Dienst kennen lernen, der nicht das Gefühl aufkommen läßt, sie führen in einer schwimmenden Schule spazieren, sondern der ihnen in dem guten oder schlechten Fortgang der Reise die guten oder schlechten Erfolge ihrer Tätigkeit vor Augen führt.

Das dritte Jahr hätte im wesentlichen artilleristische und infanteristische Ausbildung zu bringen.

Schlußbemerkung.

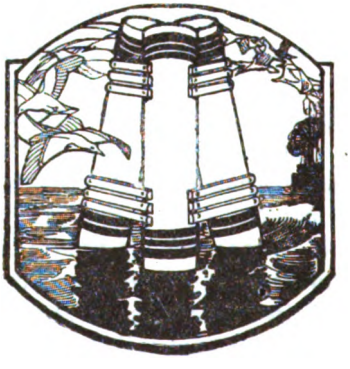
Daß meine Vorschläge vielfach auf Widerstand stoßen werden, dessen bin ich mir wohl bewußt; ebenso verkenne ich nicht die Schwierigkeiten, die sich einer solchen

Digitized by Google

Massenausbildung in technischen Betrieben in den Weg stellen. Für unüberwindlich halte ich die Schwierigkeiten aber nicht. Die Schiffsjungen sollen ja auch nicht perfekte Heizer und Schlosser werden. Dazu reicht die für den einzelnen Jungen zur Verfügung stehende Zeit gewiß nicht aus. Festigkeit des Charakters, Verständnis für ihre Umgebung auf modernen Schiffen und die Fähigkeit, sich mehr als bisher helfen zu können, wenn auf sich allein angewiesen, das den Schiffsjungen zu geben, bezweckt allein ihre technische Ausbildung.

Unterbringungsschwierigkeiten dürften kaum entstehen, da ja die Schiffsjungen zum Teil auch an Stelle von Maschinenpersonal des bisherigen Besatzungsetats der Kreuzer zu treten hätten.

B.....e.



Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Zum 50. Jahrestage von Tres Forcas. Am 7. August waren 50 Jahre seit dem Gefecht von Tres Forcas verflossen. Prinz Adalbert landete an diesem Tage mit 68 Mann an der marokkanischen Küste, um die räuberischen marokkanischen Banden für die wiederholte Nichtachtung der preußischen Flagge zu züchtigen. Nach Erstürmung einer etwa 40 m hohen, steilen und sandigen Bergwand gelang es, nach kurzem, schwerem Kampf den Feind unter bedeutenden Verlusten zu werfen. Wenn darauf auch infolge der sich ansammelnden erdrückenden Übermacht der Riffpiraten das Landungskorps wieder langsam an Bord zurückgehen mußte, so hatte es gegenüber einem fast zehnfach stärkeren, wohlbewaffneten und fanatischen Feind einen ruhmvollen Beweis glänzender Tapferkeit und rücksichtsloser Entschlossenheit gegeben. Oberleutnant zur See Niesemann und 6 Mann starben den Heldentod, 22 Mann und Prinz Adalbert selbst wurden verwundet, so daß die preußischen Gesamtverluste die außerordentliche Höhe von 44 Prozent erreichten. Als ein französischer Admiral später den Gefechtsort besichtigte, soll er erklärt haben: „Ich würde dort eine Landung für unmöglich gehalten haben, wenn ich nicht bestimmt wüßte, daß die Preußen dort gelandet sind." Diesem denkwürdigen Beispiel der einstigen preußischen Marine hat die spätere deutsche zu allen Zeiten rühmlich nachgeeifert. Es liegt nahe, bei dieser Gelegenheit auf die zahlreichen Kämpfe der Marine in Ost- und Westafrika, in der Südsee und in China erneut hinzuweisen, nachdem das deutsche Volk angesichts der Schwierigkeiten, Strapazen und Verluste, mit denen unsere Armee bei der Niederwerfung des Aufstandes in Südwestafrika zu kämpfen hat, die Bekriegung unzivilisierter oder halbzivilisierter Völker mit anderen Augen anzusehen gelernt hat.

— Reichs-Marine-Amt. Mit dem 1. Oktober wird beim Reichs-Marine-Amt eine „Sektion für Pensionsangelegenheiten" neu gebildet und die Einteilung der kürzlich zum Departement erhobenen früheren Waffenabteilung in eine Artillerieabteilung I, eine Artillerieabteilung II und je ein Dezernat für Minenwesen und Artillerieverwaltung vorgenommen.

— Herbstkommandierungen für die Marine. Die Kommandierungen zu den großen, alljährlich mit dem 1. Oktober eintretenden Personalveränderungen in der Marine sind im September erfolgt. An Stelle des Großadmirals v. Koester, welcher zur Verfügung Sr. Majestät des Kaisers trat, wurde Heinrich Prinz von Preußen zum Chef der aktiven Schlachtflotte ernannt. Vizeadmiral v. Prittwitz und Gaffron wurde Chef der Marinestation der Ostsee, Kontreadmiral v. Holtzendorff mit der Führung des I. Geschwaders beauftragt und Kontreadmiral Pohl zum Befehlshaber der Aufklärungsschiffe ernannt.

— Aktive Schlachtflotte. Die Abreise der Schiffe der aktiven Schlachtflotte aus den norwegischen Häfen wurde von dem 1. auf den 4. August verschoben, so daß die Schiffe am 3. August den Geburtstag des à la suite der deutschen Marine stehenden Königs Haakon durch Ausflaggen und Salutieren ehren konnten. Nach etwa zweiwöchigen Übungen in der deutschen Bucht lief die Flotte am 15. August wieder in Kiel ein.

In den Tagen vom 22. bis 24. August wurde nach kurzer Überholung der Schiffe eine größere Landungsübung in der Eckernförder Bucht in Verbindung mit einer Festungsübung gegen Kiel sowie ein Schießen im Verbande abgehalten. Zu dem Landungsmanöver war eine gemischte Brigade des IX. Armeekorps, welche den Feind darstellte, herangezogen; drei Bataillone dieser Brigade wurden nach Beendigung der Übung auf Schiffen der Flotte von Eckernförde nach Kiel überführt.

Digitized by Google

Während der letzten Tage des August und der ersten des September holten einzelne Schiffe kleinere Übungen nach, während das Gros sich zu den mit 7. September beginnenden Herbstmanövern instandsetzte. Für die Dauer dieser Manöver traten noch die Küstenpanzerschiffe „Aegir" und „Frithjof", der Fischereikreuzer „Zieten", das Schulschiff „Grille", das Minenversuchsschiff „Pelikan" sowie die Schul-, Manöver- und Reserveflottille und die Minensuchdivision in den Verband der Schlachtflotte. „Roon" war bereits am 8. August zur Schlachtflotte getreten.

Die bis zum 13. September dauernden Herbstmanöver waren dadurch besonders bemerkenswert, daß der langjährige Flottenchef Großadmiral v. Koester zum letzten Male bei dieser Gelegenheit die Flotte führte. Nach der von ihm am 14. September bei Brunsbüttel an Bord seines Flaggschiffes „Kaiser Wilhelm II." abgehaltenen Schlußkritik kam nachstehendes Handschreiben Seiner Majestät des Kaisers zur Verlesung:

„Indem Ich Sie hiermit Ihrem Wunsche gemäß von der Stellung als Chef der aktiven Schlachtflotte enthebe, drängt es Mich, Ihnen Mein von Herzen kommendes Bedauern darüber auszudrücken, daß Ihr vorgeschrittenes Lebensalter und die Folgen Ihrer langjährigen körperlichen und seelischen Anstrengungen als Flottenführer Mich zwingen, auf Ihre weiteren Dienste in dieser Stellung zu verzichten. Sie wissen, wie hoch Ich Ihr persönliches Wirken in der Flotte stets eingeschätzt habe, und wenn Sie demnächst Ihre Flagge niederholen, so können Sie es mit dem stolzen Bewußtsein tun, daß Sie diese Flagge immer der Marine zu Nutzen und Ihrem Kriegsherrn zu Dank geführt haben. Sie haben diese Order der aktiven Schlachtflotte bekanntzugeben. Wilhelm I. R."

Schon vorher, und zwar bei dem Zusammentreffen mit der Flotte in Molde während der diesjährigen Nordlandsreise, hatte der oberste Kriegsherr persönlich durch eine längere Dankrede in warmer und außerordentlich eindrucksvoller Weise von seinem bisherigen Flottenchef Abschied genommen. Seine Majestät bezeichnete in dieser Rede den Großadmiral v. Koester als den „rocher de bronze" der Marine.

Und mit ihrem Kaiser bedauert die gesamte Marine das Ausscheiden ihres um die Ausbildung unserer Taktik und um die Erziehung von Offizieren und Mannschaften so hochverdienten Flottenchefs. Man darf es als einen historischen Moment für die Marine bezeichnen, als am Abend des 13. September die von der Nordsee in die Elbe einlaufenden Geschwader an ihrem bisherigen Führer unter dem Hurra ihrer Besatzungen vorbeidefilierten; historisch, weil die Ehrung dem ersten aktiven Großadmiral der deutschen Flotte galt und weil die Hurras einem Seeoffizier gebracht wurden, der von seinen 47 Dienstjahren den größten Teil im nerven- und körperaufreibenden Kriegsschiffsdienst verbracht und durch sie im Frieden sich eine gleiche Anzahl von Kriegsjahren erworben hat. Man kann der deutschen Marine nur wünschen, daß vom Großtopp ihres Flottenflaggschiffes immer die Flagge eines Führers wehen möge, der wie ein Koester Führer ist als Seemann und Kamerad!

Die Herbstmanöver verliefen trotz der zahlreichen Nachtoperationen und des navigatorisch gefährlichen Gewässers der deutschen Bucht ohne jeden schwereren Unfall. Die infolge Blendung durch Scheinwerferlicht hervorgerufene Kollision zweier Torpedoboote verlief ohne Gefährdung von Menschenleben und verursachte nur geringen Materialschaden.

Mit Beendigung der Manöver trat außer den oben genannten Schiffen und den Flottillen auch „Weißenburg" aus dem Verbande der aktiven Schlachtflotte. An ihre Stelle ist am 26. September S. M. S. „Deutschland" eingetreten und für S. M. S. „Kaiser Wilhelm II." Flottenflaggschiff geworden.

Ferner trat am 22. September der Turbinenkreuzer „Lübeck" für die an demselben Tage in Wilhelmshaven außer Dienst gestellte „Ariadne" in den Verband der Aufklärungsschiffe der Flotte ein. Während der kleinere Teil der Linienschiffe und Kreuzer die verschiedenen Kaiserlichen Werften zu den jährlichen Instandsetzungs- und Dockarbeiten auf-

Digitized by Google

suchte, begannen die übrigen Schiffe nach Abgabe der Reservisten mit den Einzelübungen des Ausbildungsjahres 1906/07.

Die von Seiner Majestät dem Kaiser verliehenen Schießpreise wurden beim I. Geschwader dem Linienschiff „Kaiser Wilhelm der Große", beim II. Geschwader S. M. S. „Braunschweig" und bei den Aufklärungsschiffen S. M. S. „Frauenlob" zuerkannt. Die nächstbesten Schiffe des I. Geschwaders in den Schießleistungen des verflossenen Jahres waren „Wettin" und „Mecklenburg", des II. Geschwaders „Elsaß" und „Kurfürst Friedrich Wilhelm" und der Aufklärungsschiffe „Hamburg" und „Arcona".

Das alljährliche Wettrudern der Kutter und Barkassen um die von Seiner Majestät dem Kaiser und dem Fürsten von Fürstenberg gestifteten Wanderpreise hatte folgendes Ergebnis: Es gewannen:

1. Den von Seiner Majestät dem Kaiser gestifteten Wander-Ehrenpreis vom 6. März 1902 für 14riemige Kutter und den von der Manöverflotte 1902 gestifteten silbernen Adler für den absolut schnellsten Kutter: der I. Kutter S. M. S. „Kaiser Wilhelm der Große".

2. Den von Seiner Majestät dem Kaiser gestifteten Wander-Ehrenpreis vom 25. März 1902 für 12riemige Kutter: der II. Kutter S. M. S. „Kurfürst Friedrich Wilhelm".

3. Den von Seiner Majestät dem Kaiser gestifteten Wander-Ehrenpreis vom 14. Oktober 1898 für 10riemige Kutter: der I. Kutter S. M. S. „Hamburg".

4. Den von Seiner Majestät dem Kaiser gestifteten Wanderpreis für das Wettrudern der Barkassen: die II. Barkasse S. M. S. „Preußen".

5. Den von Seiner Durchlaucht dem Fürsten von Fürstenberg 1902 gestifteten Wander-Ehrenpreis für den absolut zweitschnellsten Kutter: der II. Kutter S. M. S. „Lothringen".

— Schiffe in der Heimat. Der Dampfer „Hamburg", mit welchem Seine Majestät der Kaiser am Schluß der Nordlandsfahrt noch Merok, Odde und Swinemünde besuchte, ist am 15. August in Hamburg außer Dienst gestellt und der Hamburg-Amerika-Linie wieder zurückgegeben worden.

Der kleine Kreuzer „München" war von Ende Juli bis Anfang August zu funkentelegraphischen Versuchen mit der dem Reichs-Postamt gehörenden Station Norddeich in der Nordsee beschäftigt und lief bei dieser Gelegenheit Bergen und Drontheim an.

Der Fischereikreuzer „Zieten" besuchte auf seinen Kontrollfahrten Ende Juli Leith und Anfang August Esbjerg.

Das Vermessungsfahrzeug „Hyäne" setzte im August und September seine Tätigkeit im westlichen Teil der Ostsee fort und stellte am 29. September wieder außer Dienst.

Das Linienschiff „Deutschland" stellte am 3. August in Kiel zu Probefahrten in Dienst.

Die Minensuchdivision stellte am 14. August, die Manöverflottille am 16. August und die Reserveflottille am 1. September in Dienst. Die Minensuchdivision, beide Flottillen sowie die Schulflottille sind nach Beendigung des Herbstmanövers am 15. September wieder aufgelöst worden.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader: Das Flaggschiff „Fürst Bismarck" hat in den beiden verflossenen Monaten Tschifu, Miyadsu (Japan) und Hakodate besucht und liegt seit dem 19. August in Tsingtau.

Der heimkehrende große Kreuzer „Hansa" traf nach Anlaufen von Amoy, Hongkong, Singapore und Rangoon in Colombo mit der nach Ostasien gehenden „Niobe" zusammen. „Hansa" setzte ihre Reise über Aden, Palermo und Lissabon fort. Das Schiff ist zum 13. Oktober in Kiel zu erwarten.

„Niobe" lief vor Colombo noch Bombay an und ging über Singapore nach Hongkong weiter.

Digitized by Google

Der neue kleine Kreuzer „Leipzig“ rüstete nach Beendigung der Nordlandsreise für seine Auslandstätigkeit aus und trat am 8. September von Wilhelmshaven aus die Reise nach Ostasien über Cadiz, Port Said und Djibuti an. „Leipzig“ soll an Stelle der „Hansa“ in den Verband des Kreuzergeschwaders eintreten.

„Iltis“ hat nach einem kürzeren Besuch Futschaus von Anfang August bis Anfang September als Stationär in Tsingtau gelegen, ist darauf über Tschemulpo nach dem Golf von Petschili gegangen und am 20. September nach Tsingtau zurückgekehrt.

„Jaguar“ lag über $1^1/_2$ Monate in Schanghai als Stationsschiff; Anfang September ging das Kanonenboot nach Nanking, Hankau und Kiukiang.

„Luchs“ hat im August bei einem Besuch des Golfes von Petschili auch Tientsin angelaufen und liegt nach vorübergehendem Aufenthalt in Tsingtau seit Anfang September in Schanghai.

„Tiger“ besuchte nach dem Verlassen von Tsingtau Futschau, Amoy und Hongkong. Nach einem daran anschließenden längeren Aufenthalt in Canton wurde Hongkong abermals aufgesucht. Bei dem hier am 18. September überraschend aufgetretenen verheerenden Taifun erlitt der „Tiger“ außer dem Verlust von drei Booten keinerlei Schaden. Die noch an demselben Tage von Singapore in Hongkong eingetroffene „Niobe“ blieb völlig verschont.

Das Flußkanonenboot „Tsingtau“ hat im August den Ostfluß und im September den Westfluß befahren, um sich an der Unterdrückung der hier immer noch bestehenden gelegentlichen Seeräuberei der Chinesen zu beteiligen. Von der „Tsingtau“ wird nachträglich noch bekannt, daß sich unter Führung ihres Kommandanten die Besatzung am 25. Juni, als das Kanonenboot in Macao lag, an der Löschung eines Brandes im Chinesenviertel beteiligte. Der portugiesische Gouverneur ließ in einem sehr warm gehaltenen Schreiben dem Kommandanten für diesen Beweis der Kameradschaft und der Nächstenliebe danken.

„Vaterland“ befuhr im August den Kanfluß, „Vorwärts“ wiederholt den Poyangsee. Die Torpedoboote „Taku“ und „S 90“ besuchten verschiedene Häfen Japans und liegen jetzt wieder in Tsingtau.

Der Dampfer „Borussia“ mit den abgelösten Mannschaften der ostasiatischen Station ist am 12. August in Hamburg eingetroffen.

Amerikanische Station: „Bremen“ hat nach etwa dreiwöchigem Aufenthalt in Montevideo Bahia Blanca (Argentinien), Buenos Aires und Bahia besucht.

„Falke“ hatte am 12. August Talcahuano erreicht, um hier seine jährlichen Dock- und Reparaturarbeiten auszuführen. Nach Eintreffen der Nachricht von dem verheerenden Erdbeben in Valparaiso wurde der Kreuzer unter weitgehendster Unterstützung seitens der chilenischen Regierungswerft eiligst wieder instandgesetzt und konnte nach beschleunigter Reise am 28. August in Valparaiso eintreffen. Die Besatzung des Schiffs hat den Deutschen der schwer heimgesuchten Stadt durch Hilfeleistungen aller Art wie durch den Bau von Unterkunftsstellen wertvolle Dienste geleistet. Ebenso brachte der Kreuzer auch durch reichliche Mitnahme von Verpflegungsmitteln nach Valparaiso und durch seine Beteiligung am Sanitätsdienst eine dringend notwendige Unterstützung.

„Panther“ hat nach Verlassen der Bermudas Halifax, Goldboro (Neuschottland), Quebec, Montreal und Chatham (New Brunswick) besucht.

Afrikanische Stationen: „Bussard“ führte in den verflossenen Monaten Rundfahrten im ostafrikanischen Schutzgebiete aus. Am 22. September traf der Kreuzer in Sansibar, wo Unruhen ausgebrochen waren, ein.

„Seeadler“ trat nach etwa zweimonatigem Aufenthalt in Daressalam im letzten Drittel des August eine mehrwöchige Reise nach Diego Suarez, Réunion, Mauritius und den Seychellen an.

„Sperber“ hat Duala Ende Juli zu einer bis Ende September ausgedehnten Fahrt nach der Gold-, Zahn-, Pfeffer-, Sierra Leone- und Kerry-Küste verlassen; es

Digitized by Google

wurden Lome, Freetown, Monrovia, Dakar (Senegal; bekannt durch das Anlaufen der russischen Schiffe), Bissao (Portugiesisch-Guinea), Bolama, Conakry (Französisch-Guinea) und die Elfenbeinküste besucht.

Der Ablösungstransport für die westafrikanische Station geht am 10. Oktober mit dem Postdampfer „Lucie Woermann" von Hamburg ab und soll am 2. November in Duala eintreffen. Die Ankunft des heimkehrenden Transports in Hamburg erfolgt voraussichtlich am 1. Dezember.

Australische Station: „Condor" hat nach etwa einmonatigem Aufenthalt in Herbertshöhe die Palau-Inseln, Yap (Westkarolinen), Saipan (Marianen) und Guam (Marianen) besucht.

„Planet" ist von Batavia über Makassar und Amboina nach Matupi gegangen. Die Ablösung für „Planet" verläßt am 24. Oktober mit dem Reichspostdampfer „Prinz Eitel-Friedrich" Bremerhaven; von Hongkong wird am 11. Dezember mit dem Anschlußdampfer „Prinz Waldemar" die Weiterreise nach Simpsonhafen angetreten. Die Heimreise der abgelösten Besatzung erfolgt über Sydney (ab 5. Januar 1907); die Ankunft in Bremerhaven ist Ende Februar zu erwarten.

— Schulschiffe. „Stosch" hat Nieuwediep, Horta, Madeira, Las Palmas und Mogador, „Charlotte" Vigo, Malaga, Algier, Spezia und Palermo, „Stein" Rotterdam, Falmouth, Tanger, Madeira und Teneriffa besucht.

„Loreley" lief vorübergehend Saloniki, Galatz und Sinope an.

— Probefahrten. Das Linienschiff „Deutschland" führte in den Tagen vom 4. bis 6. September bei Neukrug eine 22stündige beschleunigte Dauerfahrt (Kohlenmeßfahrt) und eine 6stündige forcierte Fahrt mit allen Kesseln aus. Die Ergebnisse sind mit ihren Mittelwerten in nachstehender Tabelle zusammengestellt:

	Geschwindigkeit in Sm	Umdrehungen	Indizierte Pferdestärken	Luftdruck in mm		Kohlenverbrauch pro indizierte Pferdestärke und Stunde
				Zylinderkessel	Wasserrohrkessel	
22stündige Dauerfahrt . .	17,15	99,8	11377	—	18,3	0,800 kg
6stündige forcierte Fahrt .	18,53	111,5	16939	10,8	42,3	0,814 kg

Die Steigung aller drei Schrauben des Schiffes beträgt 6,5 m. Bei der forcierten Fahrt war der mittlere Tiefgang 7,68 m, die höchste erreichte Geschwindigkeit 18,80 Seemeilen. Bei einer am 13. September ausgeführten Fahrt allein mit den Wasserrohrkesseln wurden bei 52 mm Luftdruck mit 14227 Pferdestärken 17,75 Seemeilen Geschwindigkeit erreicht.

Das Torpedoboot „G 132" hat als erstes der auf der Germania-Werft in Bau befindlichen Serie „G 132" bis „G 137" Anfang September mit seinen Probefahrten begonnen.

— Stapelläufe, Neubauten. Am 28. August lief auf der Kaiserlichen Werft in Kiel der kleine Kreuzer „Ersatz Blitz" und am 22. September auf der Kaiserlichen Werft in Danzig der kleine Kreuzer „O" (der vorletzte Neubau des Flottengesetzes) vom Stapel. In der von den betreffenden Oberbürgermeistern vollführten Taufe erhielten sie die Namen „Nürnberg" und „Stuttgart". Die Schiffe stellen eine weitere Verbesserung des „Hamburg"-Typs und auch der gegen die „Hamburg" schon vergrößerten „Königsberg" (Stapellauf 12. Dez. 1905) dar und bilden zusammen mit dem „Ersatz Wacht" (beim Vulcan, Stettin, im Bau; Stapellauf voraussichtlich im Dezember 1906) eine

Digitized by Google

besondere Klasse. Ihr Deplacement beträgt etwa 3450 Tonnen („Königsberg" etwa 3400, „Hamburg" 3250 Tonnen); sie werden mit etwa 13000 Pferdestärken ungefähr 23,5 Seemeilen gegen etwa 23 Seemeilen der „Hamburg"-Klasse (mit etwa 11500 Pferdestärken) bei Höchstgeschwindigkeit laufen. Die Länge ist bei ihnen auf 110 m („Königsberg" 108 m, „Hamburg" 104 m) gestiegen und ist damit über diejenige der Linienschiffe der „Brandenburg"-Klasse schon etwas hinausgewachsen. Die Breite (13,3 m) ist um ein Geringes größer als diejenige der „Hamburg", während sich ebenso wie bei der „Königsberg" der Tiefgang auf nur 4,8 m gegenüber 5 m bei der „Hamburg" stellt. Die Armierung der „Nürnberg"-Klasse und der „Königsberg" besteht aus zehn 10,5 cm-L/40 und acht 5,2 cm-L/55 gegen zehn 10,5 cm- und zehn 3,7 cm- der „Hamburg"-Schiffe. Die äußere Erscheinung des „Nürnberg"-Kreuzers wird von derjenigen des „Hamburg"-Typs durch die erheblich vergrößerte Auseinanderstellung des zweiten und dritten Schornsteins (ähnlich wie beim französischen Kreuzer „D'Entrecasteaux") abweichen.

Außer dem „Ersatz Wacht" steht nunmehr noch an kleinen Kreuzern der „Ersatz „Pfeil" (Kaiserliche Werft Danzig) auf Stapel, während der mit Turbinenmaschinen zu bauende Kreuzer „Ersatz Comet" noch zur Vergebung kommen muß. Diese Schiffe werden abermals eine geringe Vergrößerung gegenüber dem neuesten („Nürnberg"-) Typ aufweisen, die zur weiteren Steigerung der Geschwindigkeit für notwendig gehalten sein dürfte.

Von den durch den Etat für 1906 bewilligten Schiffen ist außerdem das Linienschiff „Ersatz Sachsen" noch nicht vergeben. Der Bau des Minendampfers „B" ist der Aktiengesellschaft Weser übertragen worden, welche den am 28. August vom Stapel gelaufenen Minendampfer „Nautilus" gebaut hat.

Das Torpedoboot „G 136" ist Ende August, „G 135" Anfang September auf der Germania-Werft vom Stapel gelaufen.

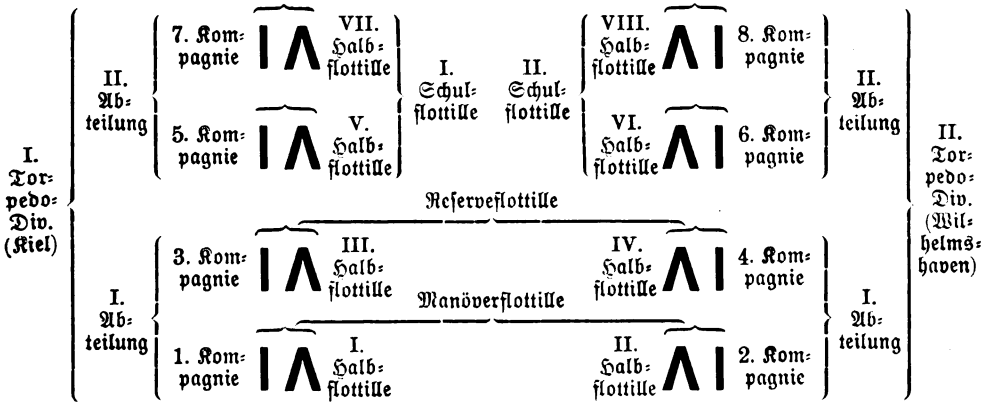
In Elbing lief am 22. September das Torpedoboot „S 138" als erstes der beiden für das Etatsjahr 1906/07 bewilligten und bei Schichau in Auftrag gegebenen neuen Torpedobootsdivisionen vom Stapel. Das Boot soll bei einem Deplacement von 530 Tonnen mit 10 000 Pferdestärken (d. h. soviel wie die über 10 000 Tonnen großen Linienschiffe der „Brandenburg"-Klasse entwickeln) eine Geschwindigkeit von 30 Seemeilen erreichen und vier Kessel erhalten. Die bisherigen großen Torpedoboote sind mit Ausnahme des in Kiel in Bau befindlichen Turbinenbootes „G 137" (welches vier Kessel erhält) mit nur drei Kesseln ausgerüstet. Die Torpedoarmierung der neuen Serie wird aus drei Unterwasserrohren und die artilleristische aus vier 5,2 cm-SK. L/55 bzw. je nach Ausfall der Versuche mit „G 135" aus drei 5,2 cm-SK. L/55 und einer 8,8 cm-SK. sowie aus zwei Maschinengewehren bestehen. Bei einer Länge von 68 m werden die Boote einen Tiefgang von 2,2 m haben.

— Änderung der Schiffsjungenausbildung. Die bisherige Ausbildungszeit der Schiffsjungen von $1^1/_2$ Jahren hat nicht immer gestattet, die wünschenswerte seemännische und moralische Durchbildung bei den in der Regel in einem Alter von $15^1/_2$ Jahren eintretenden Jungen zu erreichen. Es soll deshalb vom Oktober des Jahres 1907 ab eine Gesamtausbildungszeit von 2 Jahren vorgesehen werden. Wenn auch von vornherein niemals ein Ersatzbau für die zur Zeit noch in Dienst befindlichen Kadetten- und Schiffsjungenschulschiffe der „Stosch"-Klasse in Frage gekommen wäre, so glaubt man doch anläßlich dieser Ausbildungsverlängerung gleichzeitig auch den Übergang zu einer prinzipiellen Ausbildungsänderung einleiten zu sollen. Diese wäre andernfalls im Hinblick auf die leichtere Anerziehung rein seemännischer Eigenschaften, wie schneller Entschlossenheit, persönlichen Muts, Gewandtheit und Geistesgegenwart auf Schiffen mit Takelage als auf reinen Dampfschiffen wahrscheinlich erst mit dem tatsächlichen materiellen Aufbrauch der genannten Schulschiffe eingetreten. Da der wachsende Bedarf an Geschützspezialisten, mit dem die Zahl der Kapitulanten aus der seemännischen Bevölkerung nicht

Digitized by Google

Schritt hält, auch gleichzeitig eine vermehrte Einstellung von Schiffsjungen und die künftige Indiensthaltung eines vierten Schulschiffes notwendig macht, soll daher im Frühjahr 1907 als erstes Schulschiff eines moderneren Typs die „Freya" in Dienst kommen. Sie soll außer dem vierten Teil der jährlich eingestellten 175 Seekadetten die über die bisherige Zahl von 600 hinaus mehr einzustellenden 150 Schiffsjungen an Bord nehmen. Während bei diesen noch der alte, auf $1^1/_2$ Jahre berechnete Ausbildungsplan Verwendung findet, wird die neue Art der Erziehung mit dem 1. Oktober 1907 bei gleichzeitiger Einstellung von 850 Schiffsjungen einsetzen. Im ersten halben Jahre sollen die Jungen die Grundbegriffe der verschiedenen Ausbildungszweige kennen lernen; die Ausbildung im zweiten und dritten Halbjahr erfolgt wie bisher auf seegehenden Schulschiffen. Das vierte Halbjahr wird der infanteristischen und artilleristischen Weiterbildung gewidmet. Für die Unterbringung im ersten und vierten Halbjahr soll die frühere Panzerfregatte „König Wilhelm", bekanntlich einst das größte Kriegsschiff der Welt, dienen und als Kasernenhulk für die Aufnahme von etwa 1000 Mann hergerichtet werden. Für den Fall, daß die in Bau befindlichen Anlagen bei Mürwik (Flensburg) nicht frühzeitig genug fertiggestellt werden, wird die vorläufige Verankerung des Schiffes bei Friedrichsort in Frage kommen.

— **Neueinteilung des Torpedopersonals.** Mit dem 1. Oktober werden aus den bisherigen Torpedoabteilungen je 1 Torpedo-Division zu je 2 Abteilungen zu je 2 Kompagnien gebildet. Die I. Torpedo-Division steht in Kiel (Wik), die II. in Wilhelmshaven; jede wird von einem Kapitän zur See bzw. Fregattenkapitän geführt. Die bisher Torpedobootsdivisionen genannten schwimmenden Formationen haben den Namen Halbflottillen erhalten. Die Gliederung der Torpedodivisionen in die einzelnen Teile am Lande und zur See im Jahre 1906/07 ist aus der nachstehenden Skizze ersichtlich:



Die beiden Schulflottillen aktivieren in diesem Jahr von Mitte Oktober bis Mitte Dezember, die Manöverflottille von Mitte November bis Mitte Dezember.

— **Das erste Unterseeboot.** Angaben über das erste für die deutsche Marine auf der Germaniawerft (Kiel) erbaute Unterseeboot sind bisher noch nicht bekannt geworden. Die hier und da in der Tagespresse aufgetauchten Nachrichten über Deplacement, Geschwindigkeit, Aktionsradius usw. des Bootes klingen ebenso wie die Meldung über die angebliche Einrichtung einer besonderen elektrischen Station für Unterseeboote in der Eckernförder Bucht sehr unwahrscheinlich und werden voraussichtlich später erheblich korrigiert werden müssen. Bei den demnächst beginnenden Probefahrten werden im Interesse der Sicherheit der Bootsbesatzung besondere Vorsichtsmaßregeln beobachtet, und es ist deshalb die Charterung eines Hebefahrzeuges des Nordischen Bergungsvereins vorgesehen. Ein starker Schleppdampfer wird während der Versuche klarliegen, um dieses Fahrzeug im Bedarfsfalle

Digitized by Google

sofort an den Ort der in der Kieler oder Eckernförder Bucht vorzunehmenden Erprobungen bringen zu können. Als Tender und Begleitboot wird dem Unterseeboot voraussichtlich das Torpedodivisionsboot „D 10" dienen.

— Wechsel des Torpedoschulschiffes. Am 26. September hat das über 27 Jahre unter der Flagge gewesene bisherige Torpedoschulschiff „Blücher" außer Dienst gestellt und an seiner Stelle das Linienschiff (früher sogenannte Panzer-Ausfallkorvette) „Württemberg" die Flagge geheißt. Mit dem „Blücher", auf dem unser gesamtes Offizierkorps und Torpedopersonal bisher die Ausbildung im Torpedodienst genossen hat, verknüpft sich ein gut Teil Geschichte der schnellen Entwicklung unserer Marine. Denn angesichts des heute bereits vorhandenen Schiffsmaterials mutet die Erinnerung daran eigentümlich an, daß noch Ende der 90er Jahre der als Kreuzerfregatte alten Stils entworfene „Blücher" trotz seiner mangelhaften Eigenschaften und Ausrüstung für die alljährlichen Herbstübungen des bunt zusammengewürfelten gesamten, unter der Flagge befindlichen deutschen Kriegsschiffsmaterials als Flottenflaggschiff dienen mußte.

— Fremde Kriegsschiffe in Kiel. Vom 14. bis 23. August besuchte das brasilianische Schulschiff „Benjamin Constant" Kiel. Vom 31. August bis 3. September lag ein schwedisches Geschwader, bestehend aus den Panzerschiffen „Äran", „Manligheten", „Oden", „Niora", „Göta", „Svea", „Thule", Torpedokreuzern „Jakob Bagge", „Örnen", Torpedojägern „Magne" und „Mode", und ein dänisches Geschwader, bestehend aus den Panzerschiffen „Olfert Fischer", „Herluf Trolle", „Skjold" und Torpedoboot „Sölöwen", und vom 5. bis 9. September das russische, aus den Linienschiffen „Zessarewitsch" und „Sslawa", dem Kreuzer „Bogatyr" und dem Torpedobootszerstörer „Pronsitelny" bestehende Schulgeschwader in Kiel.

— Verkauf des Kanonenbootes „Habicht". Am 28. August hat das im Jahre 1879 erbaute Kanonenboot „Habicht" durch Verkauf auf Abbruch ein prosaisches Ende seiner militärischen Laufbahn gefunden. Das Ruderrad des Schiffes wird in der Reichs-Marine-Sammlung des Museums für Meereskunde in Berlin Aufstellung finden und so als Erinnerung dienen an die Waffentaten seiner Besatzungen in Kamerun (1891) und Südwestafrika (1904). In der Kolonialgeschichte des Deutschen Reiches wird der Name des Kanonenbootes „Habicht" und derjenige seines Kommandanten Gudewill, der nach sofortiger klarer Erkenntnis der tatsächlichen ernsten Lage mit größter Umsicht und nachhaltigem Erfolge die Leitung der Operationen für den im Süden abwesenden Gouverneur Leutwein in die Hand nahm, für alle Zeiten an erster Stelle zu nennen sein.

— Norddeutscher Lloyd — Hamburg—Amerika-Linie. Der Norddeutsche Lloyd hat sein Aktienkapital von 100 auf 125 Millionen Mark, die Hamburg—Amerika-Linie auf 120 Millionen Mark erhöht. Beide Gesellschaften folgen der immer größeren Ausdehnung unserer überseeischen Handelsbeziehungen und bedürfen der Kapitalserhöhung zur weiteren Ausdehnung ihrer zahlreichen Linien sowie zur abermaligen Vermehrung und Verbesserung ihres Schiffsmaterials. Die Paketfahrt beabsichtigt nach dem bisherigen vorzüglichen Erfolge mit den beiden Riesenschiffen „Amerika" und „Kaiserin Auguste Viktoria" den Betrieb mit dieser Klasse von Schiffen durch den Bau weiterer ähnlicher Dampfer mit der Zeit zu einem regelmäßigen Wochendienst zu erweitern. Sie steht außerdem im Begriff, eine neue Schnelldampferlinie zwischen Genua und den La Plata-Staaten sowie Brasilien zu eröffnen und hat hierfür zunächst den Bau von zwei Schnelldampfern in Aussicht genommen. Schließlich ist durch Vermehrung der Fahrten in den chinesischen Gewässern und die Einrichtung einer deutschen Verbindung nach den Häfen des Sudans und des Persischen Golfes ein weiterer Bedarf an neuen Schiffen entstanden.

— Schnelle Reise des Dampfers „Kaiser Wilhelm II." Der Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm II." machte seine letzte Reise von

Digitized by Google

Sandy Hook nach Plymouth in der kurzen Zeit von 5 Tagen, 7 Stunden und 16 Minuten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 23,18 Seemeilen in der Stunde.

⚜

England. Im Verlauf der letzten beiden Monate hat sich die englische Presse hauptsächlich mit der Beschränkung des Bauprogramms, wie sie am 27. Juli von Mr. Robertson im Parlament mitgeteilt wurde, beschäftigt. Hierbei hat das Schlagwort von der „Dreadnought"-Theorie, nach der man bei der Berechnung der Flottenstärke einer Macht jetzt nur noch die Schiffe der „Dreadnought"-Klasse oder einer ebenso mächtigen Klasse in Rechnung ziehen dürfe, eine große Rolle gespielt. So wurde unter anderem die Einsetzung eines Sonderausschusses im Unterhause zur Prüfung der Frage gefordert, ob Deutschlands Kriegschiffbau trotz der „Dreadnoughts" schon in wenigen Jahren Englands Überlegenheit zur See in Frage stelle und etwa entsprechende Vorbeugungsmaßnahmen nötig mache. Weiteres Material bieten dieser Bewegung, die sich die Wiederherstellung des Cawdorschen Programms zum Ziel setzt, die zahlreichen Ausfälle an Linienschiffen und Panzerkreuzern infolge von Havarien, die gerade während der letzten Wochen eingetreten sind. Nicht weniger als sechs Linienschiffe und drei Panzerkreuzer der aktiven Flotte befanden sich gleichzeitig für längere Zeit in Reparatur.

Lebhafte Diskussion rief auch der Vorschlag der australischen Regierung, betreffend die Schaffung einer Lokalmarine, und die ablehnende Stellungnahme der englischen Regierung in dieser Frage hervor.

— Organisation. Die „Daily Mail" kündigte Mitte September an, daß im März 1907 eine weitere Reorganisation der englischen Flotte vorgenommen werden soll. Danach sollen die atlantische uud die Kanalflotte bestehen bleiben, jedoch andere Namen bekommen, außerdem mit ihnen einige Änderungen vorgenommen werden. In den nordeuropäischen Gewässern sollen drei Geschwader stationiert werden, die unter dem Oberbefehl von Lord Charles Beresford stehen werden. Der Admiral werde nebenher noch das Kommando eines der drei Geschwader, des englischen, führen, dessen Basis Portsmouth wird. Das zweite Geschwader soll das irische heißen und seinen Stützpunkt in Berehaven haben, während das dritte, das schottische Geschwader, in Rosyth stationiert wird. Die beiden letzteren Verbände würden besondere Befehlshaber erhalten, die aber in gewisser Hinsicht unter dem Befehl des Chefs des englischen Geschwaders stehen würden. Für die Zeit der Manöver oder für den Fall gespannter diplomatischer Beziehungen mit einer anderen Macht könnten die drei Geschwader leicht zusammengezogen werden und dann unter den alleinigen Befehl des Chefs des englischen Geschwaders treten. Die atlantische Flotte werde künftighin das irische Geschwader bilden, während zwei Divisionen der jetzigen Kanalflotte zum schottischen Geschwader treten würden, so daß die drei Verbände aus je acht Linienschiffen beständen. Damit wären 24 Linienschiffe in den nordeuropäischen Gewässern versammelt, zu denen neben den Kreuzergeschwadern noch die Schiffe der drei Reservedivisionen treten würden. Gibraltar werde dann eine Basis der Mittelmeerflotte werden, von der eine Division dort stationiert werden solle, während die andere in Malta bleiben würde. Dadurch würden die Schwierigkeiten beseitigt, die bisher infolge der nicht ausreichenden Werftanlagen in Malta bestanden. Außerdem werde wahrscheinlich noch ein Kreuzergeschwader nach Gibraltar kommen, vermutlich das dritte, das gegenwärtig der Mittelmeerflotte zugeteilt ist. Der Hauptvorteil dieser Reorganisation der Flotte läge darin, daß es künftighin möglich sein werde, für alle Schiffe der einzelnen Geschwader in ihren Stützpunkten Platz zu finden, so daß Verzögerungen bei Reparaturen, die sich bisher nicht vermeiden ließen, nicht mehr eintreten würden.

Inwieweit dieser skizzierte Plan mit den Absichten der Admiralität übereinstimmt, läßt sich bis jetzt noch nicht sagen.

Digitized by Google

— Personal. Gelegentlich der Debatte über vote 5 des Marineetats teilte Parlamentssekretär Robertson mit, daß zur Zeit im Durchschnitt der englische Seeoffizier den Rang eines Commander im Alter von 32 bis 37 Jahren, den Rang eines Lieutenant mit etwa 22½ Jahren erreicht. Bei den letzten Januar-Beförderungen betrug das Durchschnittsalter der zum Commander beförderten Offiziere 32 Jahre 4 Monate; der jüngste Commander war 30 Jahre alt.

Für Offiziere a. D., die Kriegsdesignierungen haben, sind Artillerie- und Torpedokurse eingerichtet, die am 24. September in Portsmouth und 22. Oktober in Devonport beginnen.

In den Royal Naval Barracks zu Portsmouth wurde am 8. August technischer Unterricht für solche Unteroffiziere und Mannschaften eingeführt, die in einem Jahre ihre Dienstzeit beendet haben bzw. vor kurzem pensionsberechtigt geworden sind. Sie werden in der Handhabung und Behandlung von Automobilen, im Anfertigen von Schuhzeug, im Malerhandwerk, in elektrotechnischen Arbeiten usw. unterwiesen.

Über die Heranbildung der neu eingeführten Wachmaschinistenanwärter hat die Admiralität nachstehende Bestimmungen erlassen: Die Namen der für diesen Dienst geeigneten Oberheizer werden dem Direktor des Mechanical Training Establishment zu Portsmouth mitgeteilt. Die Zahl der Anmeldungen ist unbeschränkt. Jährlich werden zwei Kurse, am 1. März und 1. September beginnend, stattfinden. Die Bedingungen für ihren Besuch sind folgende: Alter nicht über 32 Jahre, genügende Kenntnis des Dienstes als Oberheizer und Maschinistenmaat, gewisse Fertigkeit in technischen Maschinenarbeiten, gute Kenntnis der ersten vier Spezies der Arithmetik, achtzehn Monate Dienstzeit als Maschinistenmaat und Oberheizer zusammen.

Während des laufenden Etatsjahres soll die Gesamtstärke der Royal Marines (Royal Marine Artillery und Royal Marine Light Infantry) mit Ausnahme der Musiker auf 17 500 Mann gebracht werden. Erstere Waffengattung wird 3620, letztere 13 875 Köpfe einschließlich Offiziere zählen.

Eine „Kletter"-Abteilung (climbing class) ist aus 3 Offizieren und 15 Mann der in Malta stationierten Royal Artillery gebildet worden. Der Zweck dieser Einrichtung besteht darin, einen Stamm heranzubilden, der für nachstehende Unternehmungen besonders geschult ist: 1. Überraschung eines feindlichen Forts und Beschädigung von Material in dem Werk; 2. Zerstörung von Eisenbahn- und Telegraphenlinien; 3. Zerstörung von Docks und Schleusen; 4. Besetzung einer Stellung an der Küste während der Nacht, um das Landen einer größeren Abteilung zu decken; 5. Ausführung von Scheinlandungen, um die Aufmerksamkeit des Gegners von dem wirklichen Landungsplatz abzulenken.

Über die Übungen, die die Mannschaften der Royal Fleet Reserve abzuleisten haben, sind von der Admiralität neue Bestimmungen erlassen worden. Bisher war es den Mannschaften der Klassen A und B freigestellt, beim Eintritt in die Reserve zwischen einer jährlichen Übung von einer Woche Dauer und einer alle zwei Jahre stattfindenden vierzehntägigen Übung zu wählen. Im letzteren Falle brauchte die Übung erst im zweiten Jahre nach dem Eintritt abgeleistet zu werden. Von jetzt ab hat aber die erste Übung, die eine Woche dauern soll, sofort im Anschluß an die Einstellung in die Royal Fleet Reserve zu erfolgen. Erst nach ihrer Erledigung können sich die Mannschaften für eine der beiden Arten entscheiden.

— Geschwadertätigkeit. Kanalflotte. Für die wegen der politischen Verhältnisse in Rußland in diesem Jahre aufgegebene Ostseereise unternahm ein Teil der Flotte, bestehend aus sechs Linienschiffen und den drei geschützten Kreuzern unter dem Befehl des zweiten Admirals, Vizeadmirals Sir Curzon Howe, eine Kreuzfahrt, die sich auf die Ostküste Englands und Schottlands bis nach Invergordon ausdehnte. Auf der Rückreise führten die Linienschiffe „Albemarle", „Ocean", „Goliath", „Caesar" und „Prince George" sowie die geschützten Kreuzer „Juno" und „Dido" eine forcierte

Digitized by Google

Vergleichsfahrt aus, die bei St. Catharines Point, Isle of Wight, endigte. Kurz nach Beginn der Fahrt setzte sich das Linienschiff „Albemarle" an die Spitze und behielt die Führung bis zur Ankunft auf dem Rendezvousplatze. Als zweites und drittes Schiff langten die Kreuzer „Juno" und „Dido", später die Linienschiffe „Caesar", „Goliath" und „Prince George" an. Linienschiff „Ocean" hatte sich zwar für den größeren Teil der Strecke an zweiter Stelle hinter „Albemarle" gehalten, mußte aber wegen Maschinenschäden die Fahrt aufgeben. Besonders bemerkenswert und auch in der Presse hervorgehoben wird die Tatsache, daß das ältere Schiff der „Majestic"-Klasse, „Caesar", sich dem moderneren und der Konstruktion nach schnelleren Schiffe der „Canopus"-Klasse, „Goliath", überlegen gezeigt hat.

Ein anderer Teil der Kanalflotte, bestehend aus den Linienschiffen „Illustrious", „Russell", „Vengeance" und „Triumph", hatte Portland am 21. Juli verlassen und begab sich nach der Bantry-Bai, von wo die Schiffe am 9. August nach Portland zurückkehrten. In der Zeit vom 4. bis 6. September führten sie im Southampton-Wasser eine Bekohlungsübung durch, bei der pro Schiff 1500 Tonnen überzunehmen waren und die Transportmittel zur Kohlenergänzung auf dieser Reede geprüft werden sollten. Die Kohlenübernahme begann am 4. September morgens, wurde Tag und Nacht fortgesetzt und war am 6. September morgens beendet.

Der Chef der Kanalflotte, Admiral Wilson, befand sich mit seinem Flaggschiff „Exmouth" und drei weiteren Linienschiffen während der Zeit der Übungsfahrten der beiden Flottenteile bei dem gestrandeten Linienschiff „Montagu" vor Lundy Island. Als die Bergungsversuche, worüber an anderer Stelle eingehend berichtet wird, endgültig aufgegeben waren, kehrten die Schiffe zur Ausführung der Jahresreparatur am 21. August in die Heimathäfen zurück.

Der Rest der Flotte, die beiden Linienschiffe „Jupiter" und „Swiftsure", reparierten während der ganzen Zeit in ihren Häfen.

Am 5. September übernahm wieder Admiral Wilson in Portland das Kommando der Flotte.

Die beiden Flaggschiffe „Exmouth" und „Caesar" erledigten Anfang September vor Portland das Geschützführer-Preisschießen. Es erzielten dabei:

„Exmouth"	mit 30,5 cm-Geschützen	von 19	Schuß	16	Treffer,
dgl.	= 15 cm- =	= 119	=	86	=
„Caesar"	= 30,5 cm- =	= 13	=	8	=
dgl.	= 15 cm- =	= 81	=	72	=

Nach Erledigung der „battle practice" soll die Kanalflotte Anfang Oktober eine Übungsfahrt antreten.

Wie bestimmt verlautet, wird im März nächsten Jahres, wenn die aktive Dienstzeit des Admirals Wilson wegen Erreichens der Altersgrenze beendet sein wird, das Kommando der Kanalflotte vom jetzigen Chef der Mittelmeerstation, Vizeadmiral Lord Charles Beresford, übernommen werden.

Zum Nachfolger für den jetzigen dritten Admiral der Flotte, Kontreadmiral Groome, ist Kontreadmiral Callaghan bestimmt worden.

I. Kreuzergeschwader. Die Kreuzer „Devonshire" und „Roxburgh" begleiteten die Kanalflotte auf der Fahrt nach Invergordon, kehrten jedoch bereits am 11. August nach Sheerneß zurück, um die Königliche Yacht mit dem König an Bord auf der Fahrt nach Vlissingen zu eskortieren. „Roxburgh" fand noch weitere Verwendung als Begleitschiff während der Reise der Königin nach Norwegen und Dänemark. Kreuzer „Antrim" besuchte Ende Juli für 8 Tage Antwerpen. Er mußte nach der Rückkehr die Werft aufsuchen und docken, da er in Antwerpen eine Bodenbeschädigung erlitten haben soll; der Kreuzer wird außerdem mit dem Unterwasser-Signalapparat von Millet zur Erprobung ausgerüstet. Die anderen drei Kreuzer reparierten die Schäden, die sie während

Digitized by Google

der Manöver erhalten hatten. Besonders umfangreich erwies sich die Havarie, die das Flaggschiff „Good Hope" durch Aufstoßen auf ein Riff in der Einfahrt nach Plymouth erlitten hatte; der Ersatz mehrerer Bodenplatten wurde notwendig. Auch der Kreuzer „Argyll", dessen Schornsteine durchgebrannt waren, bedurfte einer längeren Überholung. „Devonshire" begann Mitte September mit der Jahresreparatur, die voraussichtlich 2 Monate in Anspruch nehmen wird. Der Kanalflotte werden sich für die geplante Reise wahrscheinlich nur drei bis vier Kreuzer des Geschwaders anschließen können.

Aktive Zerstörerflottillen. Die drei Flottillen, in Stärke von etwa zwei Drittel des Sollbestandes — der Rest befand sich zur Reparatur in den Heimatshäfen oder in besonderer Verwendung —, traten Ende Juli getrennt eine ausgedehnte Übungsreise an, die die ganze Küste Englands und Schottlands umfaßte. Am 25. und 26. September kehrten die Flottillen, von denen im Laufe der Reise die Portsmouth-Flottille auf ihren vollen Bestand von zwölf Zerstörern gelangt war, in die Stationshäfen zurück.

Atlantische Flotte. Die atlantische Flotte versammelte sich, aus den Heimathäfen kommend, am 25. Juli in Stärke von sechs Linienschiffen und drei geschützten Kreuzern vor Portland, wo einige der Schiffe noch das Geschützführer-Preisschießen mit der leichten Artillerie beendeten. Am 2. August trat die Flotte eine Übungsreise nach der irischen Küste an, während der Belfast Lough, Lough Swilly, Foynes, Kingstown und Queenstown angelaufen wurden. Die Flotte verließ Queenstown am 12. September und traf am 15. September (die Kreuzer) bzw. 16. September (die Linienschiffe) in Gibraltar ein, wo sie etwa 3 Monate liegen soll. Das Linienschiff „Majestic" hatte sich in Queenstown von der Flotte getrennt und begab sich nach Portsmouth, wo es am 1. Oktober außer Dienst stellen soll. Als Ersatz kommt am 2. Oktober „Britannia" in Dienst.

Das Linienschiff „Dominion" wurde am 29. Juli nach Canada gesandt, um dort die ihm von der canadischen Bevölkerung gewidmeten Patengeschenke in Empfang zu nehmen. Beim Einlaufen in den St. Lawrence-Strom geriet es in der Nacht vom 16. August infolge Verwechslung eines Buschfeuers mit einem Leuchtfeuer auf Grund. Nach 2stündigem Festsitzen kam das Schiff wieder los und setzte die Fahrt nach Quebec fort. Unterwegs zeigten sich aber so starke Leckagen, daß nach kurzem Aufenthalt in Quebec das Schiff zur Reparatur nach Bermuda gehen mußte, wo es am 11. September eintraf.

Das Linienschiff „Hindustan" nahm an der Fahrt der Flotte nicht teil, weil die Reparatur seiner vor Beginn der Sommermanöver beim Docken in Gibraltar durch mangelhaftes Abstützen des Achterschiffes beschädigten Rudereinrichtung, welche Havarie sich im Verlauf der Manöver noch verschlimmert hatte, mehr Zeit erforderte, als angenommen war. Erst am 9. September konnte das Schiff sich der Flotte in Queenstown anschließen.

Am 25. August setzte Kontreadmiral Egerton als Nachfolger des Kontreadmirals Sir B. Milne seine Flagge als Zweitkommandierender der atlantischen Flotte auf der „Victorious".

Die Reparatur des der atlantischen Flotte zugeteilten Werkstattschiffs „Assistance", das im Oktober v. Js. bei Tetuan festkam und schwer beschädigt wurde, ist auf der Werft in Gibraltar beendet.

II. Kreuzergeschwader. Fünf Kreuzer des Geschwaders nahmen an der Übungsreise der atlantischen Flotte teil. Sie verließen jedoch bereits in Foynes die Flotte, um von dort aus am 25. August direkt die Fahrt nach Gibraltar anzutreten. Die Schiffe erhielten Befehl, nach Abfahrt von Foynes zunächst 8 Stunden mit voller, dann 16 Stunden mit drei Fünfteln der Maschinenleistung, den Rest der Strecke mit einer Fahrtgeschwindigkeit von 13 Seemeilen zu dampfen. Während der 8stündigen Volldampfprobe erzielten durchschnittlich pro Stunde „Cornwall" 23,8 Seemeilen, Flaggschiff „Drake" 23,2 Seemeilen, „Duke of Edinburgh" 22,5 Seemeilen, „Black Prince"

Digitized by Google

20,5 Seemeilen. Zum erstenmal wurde „Drake" von einem anderen Panzerkreuzer in der Geschwindigkeit geschlagen. „Berwick" mußte wegen Maschinenhavarie die Fahrt abbrechen. Die erstgenannten vier Kreuzer trafen am 28. August, „Berwick" erst am 30. August in Gibraltar ein.

Der sechste Kreuzer des Geschwaders, „Cumberland", war nach Schluß der Manöver in Gibraltar geblieben, um dort größere Reparaturen vorzunehmen. Nach Beendigung derselben wurde er am 12. September nach Marseille detachiert, um dort während der Anwesenheit des französischen Präsidenten die Flagge zu zeigen, und kehrte am 20. September nach Gibraltar zurück.

Mittelmeerflotte und III. Kreuzergeschwader. Die Schiffe hielten im Juli nach Schluß der Manöver in der Bucht von Tetuan das Preisschießen mit schweren Geschützen ab. Die Ergebnisse waren nach einem Bericht des „Naval and Military Record" folgende:

	Geschützkaliber in cm:	Schußzahl:	Zahl der Treffer:	Erreichte Punktzahl:
Mittelmeerflotte:				
Linienschiff „Bulwark"	30,5	20	15	99,20
	15	98	78	
„ „Formidable"	30,5	11	6	118,31
	15	119	103	
„ „Irresistible"	30,5	18	8	86,25
	15	100	72	
„ „Implacable"	30,5	12	4	81,43
	15	94	71	
„ „Venerable"	30,5	16	11	83,50
	15	88	69	
„ „London"	30,5	14	7	84,25
	15	95	72	
„ „Queen"	30,5	12	10	76,00
	15	85	61	
Geschützter Kreuzer „Venus"	15	96	78	108,50
„ „Diana"	15	99	76	105,75
„ „Minerva"	15	101	70	97,48
„ „Barham"	12	58	42	94,50
Durchschnitt der Punkte				94,10.
III. Kreuzergeschwader:				
Panzerkreuzer „Leviathan"	23,4	16	10	94,60
	15	133	101	
„ „Carnarvon"	19	38	32	114,00
	15	47	46	
„ „Lancaster"	15	86	71	89,70
„ „Suffolk"	15	77	50	63,80
Depotschiff „Vulcan"	12	70	57	96,20
Durchschnitt der Punkte				91,66.

Am 31. Juli verließen die Schiffe Gibraltar und trafen am 4. August in Malta ein.

Am 13. August traten sie eine Kreuzfahrt nach dem Adriatischen Meere an. Die Flotte, bestehend aus den oben genannten sieben Linienschiffen und dem kleinen Kreuzer „Barham", besuchte Venedig, Fiume und Cattaro; das Kreuzergeschwader, dem der geschützte Kreuzer „Diana" zugeteilt war, lief Triest, Buccari und Ragusa an.

Am 10. September vereinigten sich Flotte und Geschwader auf dem gewöhnlichen Übungsplatz der Mittelmeerflotte, vor Argostoli, wohin auch das Depotschiff „Vulcan"

Digitized by Google

mit zehn Zerstörern entsandt worden war. Am 1. Oktober soll die Flotte in Malta eintreffen, um dort das gefechtsmäßige Schießen abzuhalten.

Das achte zur Mittelmeerflotte gehörende Linienschiff „Prince of Wales", das Ende Mai wegen größerer Reparatur aus der Flotte ausgeschieden und der Reservedivision in Portsmouth zugeteilt worden war, wurde Mitte September in Portsmouth wieder für die Mittelmeerflotte in Dienst gestellt.

Während der adriatischen Kreuzfahrt war, wie schon gelegentlich der ersten Übungsfahrt der Flotte in diesem Jahre und der Manöver, eine größere Anzahl Offiziere und Mannschaften der in Malta stationierten Royal Garrison Artillery eingeschifft worden, um Unterweisung im Schiffssignaldienst und Kenntnis fremder Kriegsschiffstypen zu erhalten.

Nachfolger des Chefs des III. Kreuzergeschwaders, Kontreadmirals Lambton, ist der bisherige Oberwerftdirektor in Portsmouth, Kontreadmiral Sir H. Barry, geworden.

IV. Kreuzer- (Schul-) Geschwader. Die drei Panzerkreuzer unternahmen Mitte August eine Übungsreise nach den skandinavischen Gewässern, wo sie Winga Sound (Gothenburg) und Christiania anliefen, und trafen am 1. September wieder in ihren Heimathäfen ein.

Der als Kadettenschulschiff zum Geschwader gehörende geschützte Kreuzer „Isis" trat am 15. September die Winterübungsfahrt an, die ihn nach Vigo, Gibraltar, Port Mahon sowie Algier führen wird und von der er am 1. Dezember zurückkehren soll.

Auslandsgeschwader. Das Kreuzergeschwader der chinesischen Station kehrte am 17. August nach mehr als zweimonatigem Aufenthalt in japanischen Häfen nach Wei-Hai-Wei zurück.

Während eines Taifuns, der Hongkong am 17. September heimsuchte und dort großen Schaden anrichtete, ist die auf der Werft außer Dienst liegende Sloop „Phoenix" gestrandet und wrack geworden; leichter beschädigt wurden der Zerstörer „Taku" sowie die Flußkanonenboote „Moorhen" und „Robin".

Reservedivisionen. Im September haben die Linienschiffe und Kreuzer der Reservedivisionen in Devonport und Sheerneß-Chatham, soweit sie dienstbereit waren, ihre vierteljährigen Übungsfahrten in der Nordsee abgehalten.

Auch die Reserve-Torpedobootsflottillen in Devonport und Portsmouth unternahmen Anfang August eine 8- bis 14tägige Übungsfahrt an der Südküste Englands. Die Torpedokanonenboote waren, ebenfalls zu gemeinsamen Übungen, nach Felixtowe beordert worden.

Die Reservedivision in Portsmouth soll ihre periodische Übungsfahrt Anfang Oktober antreten.

Am 17. August fand in allen drei Stationshäfen eine mobilmachungsmäßige Besetzung der Reserve-Torpedobootsverbände einschließlich der diesen zugeteilten Depotschiffe, Scouts und Torpedokanonenboote statt.

Nach den vorliegenden Nachrichten haben mobilisiert:

	Depotschiffe	Scouts	Torpedo-kanonenboote	Zer-störer	Torpedo-boote
In Devonport . . .	1 (Kreuzer „Blake")	1	1	22	10
= Portsmouth. . .	1	2	1	26	?
= Sheerneß-Chatham	1 (Kreuzer „Blenheim")	2	4	28	12

Die Auffüllung der Besatzungen mit den fehlenden drei Fünfteln des Etats und ihre Überführung auf die Schiffe und Fahrzeuge soll sich mit größter Ordnung und Schnelligkeit abgespielt haben. Zur Auffüllung der nötigen Mannschaftszahl wurden den Artillerie- und Torpedoschulen Mannschaften entnommen. Nach einigen Nachrichten

Digitized by Google

sollen auch Mannschaften der Royal Fleet Reserve mit herangezogen worden sein, obgleich nach dem bei Einführung des neuen Systems der Stammbesatzungen veröffentlichten Memorandum der Admiralität zur Besetzung der Torpedofahrzeuge nur aktive Leute Verwendung finden sollten.

Nach einer Verfügung der Admiralität haben in Zukunft zur weiteren Erhöhung der Kriegsbereitschaft die Stammbesatzungen der in Reserve in Dienst befindlichen Zerstörer nicht nur wie bisher in der Zeit vom 15. April bis zum 30. September, sondern das ganze Jahr hindurch an Bord zu bleiben.

Als Nachfolger für den Chef der Portsmouth-Reservedivision, Kontreadmiral Croß, ist Kontreadmiral Login bestimmt worden.

Die beiden großen Kreuzer „Blake" und „Blenheim", die für den Dienst als Depotschiffe der Reservezerstörer bestimmt sind, erhalten eine Werkstatteinrichtung, in der auch größere Reparaturen ausgeführt werden können.

— Ablösungstransporte. Zur Zeit sind mehrere zu den Reservedivisionen gehörende Kreuzer mit Ablösungstransporten für Schiffe der außerheimischen Geschwader unterwegs („Gladiator" für die ostindische, „Sirius" für Kap- und „Terrible" für die ostasiatische bzw. australische Station).

— Manöver. Anfang September kreuzten die Zerstörer „Ribble", „Myrmidon" und „Kangaroo" auf den Haupthandelsstraßen, die vom Atlantischen Ozean zur Irischen See und zum Kanal führen, mit dem Auftrag, in Signalverkehr mit den dort angetroffenen Handelsschiffen zu treten. Die von den Dampfern usw. erhaltenen Nachrichten sollten die Zerstörer über die Signalstationen, Feuerschiffe und Leuchttürme an die Admiralität melden.

— Ausrangierte Schiffe. Der geschützte Kreuzer „Philomel" (1890 von Stapel gelaufen, Deplacement 2575 Tonnen), der im Dezember 1904 bei der großen Streichung von nicht mehr kriegstüchtigen Schiffen ausrangiert wurde, trotzdem er kurz vorher eine mehr als zweijährige Reparatur beendet hatte, soll nun wieder, und zwar im Auslande, aktive Verwendung finden. Er ist Ende August nach Queenstown geschleppt worden, um dort instandgesetzt zu werden.

Auch der ausrangierte kleine geschützte Kreuzer „Spartan" (1891, 3600 Tonnen) soll wieder Frontdienst tun, ebenso der bereits zum Verkauf gestellte Kreuzer „Wallaroo" (für Schulzwecke) und das Kanonenboot „Merlin" (als Vermessungsschiff).

— Schiffbau. Am 4. September lief auf der Werft von Palmer in Jarrow-on-Tyne das Linienschiff „Lord Nelson" von Stapel. Eine Beschreibung des Schiffes ist in Heft 6 der „Marine-Rundschau", 1905, gegeben.

Am 20. September wurde auf der Werft zu Chatham der Panzerkreuzer „Shannon" vom „Minotaur"-Typ zu Wasser gelassen. Er weicht von den beiden anderen Schiffen der Klasse insofern ab, als er einen um 0,3 m geringeren Tiefgang (7,6 m) und eine um 0,3 m größere Breite (23,0 m) hat. Länge (149,3 m) und Deplacement (14 600 Tonnen) sind dieselben. Als Armierung erhält der Kreuzer vier 23,4 cm-, zehn 19 cm-, achtzehn 7,6 cm-Geschütze und fünf Maschinengewehre, ferner fünf Unterwasser-Torpedorohre (vier in der Breitseite, eins achtern). Der Gürtelpanzer hat eine Stärke vorn von 102 mm, in der Mitte 152 mm, achtern 76 mm. Die Barbetten der 23,4 cm- und 19 cm-Geschütze haben eine Panzerung von 178 mm Stärke. Der Kommandoturm wird mit 305 mm starkem Stahl gepanzert. Der Kreuzer erhält vierundzwanzig Yarrow-Wasserrohrkessel und soll mit 27 000 indizierten Pferdestärken eine Geschwindigkeit von 23 Seemeilen erreichen.

Am 5. September lief in Cowes auf der Werft der Firma White der dritte bei dieser Firma in Auftrag gegebene Küstentorpedobootszerstörer des neuen Typs, „Firefly", von Stapel und am 20. September in Chiswick bei der Firma Thornycroft der zweite Küstentorpedobootszerstörer „Glowworm".

Digitized by Google

Die Firma Denny Brothers & Co. in Dumbarton, die erst kürzlich zum Bau von Kriegsschiffen für die englische Marine zugelassen ist, soll Pläne für einen Zerstörer von 33 Seemeilen Geschwindigkeit bei einem Deplacement von 1000 Tonnen entworfen haben, mit dessen Bau sie demnächst beginnen will.

Die Kielstreckung des durch den Etat 1906/07 bewilligten Linienschiffes, das auf der Werft zu Devonport gebaut werden soll, wird wahrscheinlich erst im Januar 1907 stattfinden, während mit dem Bau des der Werft zu Portsmouth zugeteilten neuen Linienschiffes Anfang November d. Js. begonnen werden soll. Auf welcher Privatwerft das dritte Schiff auf Stapel gelegt wird, ist von der Admiralität bis jetzt noch nicht entschieden worden.

— Probefahrten. Das Linienschiff „Britannia" und der Panzerkreuzer „Natal" erledigten im Juli die offiziellen Probefahrten und erzielten folgende Resultate:

„Britannia":	Indizierte Pferdestärken	Kohlenverbrauch lb.	Geschwindigkeit Seemeilen
30stündige Fahrt mit 6 Kesseln, bei gesättigtem Dampf, etwa 1/5 der Maschinenkraft	3 521	2,07	11,44
30stündige Fahrt mit 6 Kesseln, bei überhitztem Dampf, etwa 1/5 der Maschinenkraft	3 410	1,77	11,5
30stündige Fahrt, etwa 2/5 der Maschinenkraft	6 861	1,65	14,0
30stündige Kohlenverbrauchsfahrt, etwa 7/10 der Maschinenkraft	13 078	1,51	17,115
8stündige Volldampffahrt	18 624	1,83	18,744
„Natal":			
30stündige Fahrt, 1/5 der Maschinenkraft	4 913	2,03	14,8
30stündige Fahrt, 7/10 der Maschinenkraft	15 937	1,8	21,35
8stündige Volldampffahrt	23 592	2,01	23,344

Am 1. September d. Js. wurde das Linienschiff „Dreadnought" in Portsmouth mit Stammbesatzung nach 11monatiger Bauzeit in Dienst gestellt. Die inneren Einrichtungen waren zu der Zeit noch nicht fertig. Ungefähr 3000 Werftarbeiter wurden an Bord beschäftigt, um die noch ausstehenden Arbeiten soweit zu fördern, daß das Schiff am 1. Oktober mit den Probefahrten und dem Anschießen der Geschütze beginnen kann. Ihr Ergebnis soll streng geheim gehalten werden.

— Kohlen- und Heizölversorgung. Während der Fahrt vom Belfast Lough nach Lough Swilly am 14. August nahm das Linienschiff „Commonwealth" aus dem der atlantischen Flotte zugeteilten, mit Metcalfes Apparat ausgerüsteten Kohlendampfer „Torridge" Kohlen über. Bei einer Gesamtmenge von 780 Tonnen wurde eine Durchschnittsleistung von 43 Tonnen in der Stunde erreicht. Das Linienschiff „New Zealand" hatte bereits vorher das wesentlich günstigere Resultat von 78 Tonnen pro Stunde erzielt.

Bei der Bekohlung des II. Kreuzergeschwaders in Gibraltar Anfang September erreichte der Panzerkreuzer „Duke of Edinburgh" bei Übernahme von 1000 Tonnen aus Leichtern eine Durchschnittsleistung von 210 Tonnen in der Stunde. Bei der Kohlenübernahme wurden Körbe von etwa 27 kg Inhalt benutzt.

Der für Ölfeuerung eingerichtete Zerstörer „Spiteful" hat Anfang September eingehende Versuche mit verschiedenen Arten von Heizöl begonnen.

Der Bau von Heizöltanks soll mit Rücksicht auf die gesteigerte Verwendung dieses Feuerungsmaterials auch in Chatham und Portsmouth beabsichtigt sein.

Drei Heizöllleichter zu je 500 Tonnen werden in Chatham gebaut.

Die bisher an Bord gebräuchlichen eisernen Kohlenschütten sollen durch solche von Segeltuch ersetzt werden.

Digitized by Google

— Handelsmarine. Nach einer vom Kriegsminister im Unterhause abgegebenen Erklärung liegt die artilleristische Ausrüstung für die Hilfskreuzer bereit. Auch für die beiden nach dem Abkommen der Admiralität vom Juli 1903 für die Cunard Company im Bau befindlichen großen Turbinendampfer „Lusitania“ und „Mauretania“, von denen ersterer am 7. Juni d. Js. auf der Werft von John Brown & Co., Clydebank, letzterer am 20. September auf der Werft von Swan, Hunter & Richardson, Wallsend-on-Tyne, vom Stapel gelaufen, ist die Armierung, zwölf 15 cm-SK., bereitgestellt. Dem Vernehmen nach wird die Besatzung dieser beiden Dampfer fast ausschließlich aus Offizieren und Mannschaften der Royal Naval Reserve bestehen.

— Artillerie. Die 4,7 cm-SK. sollen mit der Zeit auf allen Schiffen durch 7,6 cm-SK. ersetzt werden.

Von einem Angestellten der Geschützfabrik in Woolwich ist ein Apparat erfunden worden, mit dem das an den Seelenwänden der Geschützrohre nach längerem Schießen haftengebliebene Kupfer entfernt werden kann. Solche Apparate sind für sämtliche in der englischen Marine in Gebrauch befindlichen schweren und mittleren Geschützkaliber hergestellt worden, die, da eine Mitführung an Bord wegen des großen Umfangs und Gewichts nicht angängig ist, auf alle Stationen und Kriegshäfen in England und im Auslande verteilt werden sollen. Durch die Erfindung wird das bisherige zeitraubende und kostspielige Verfahren, die Geschütze zur Reinigung von Bord zu geben und nach Woolwich zu schaffen, überflüssig; die Geschütze können in den betreffenden Häfen vom Bordpersonal instandgesetzt werden.

Die Ausrüstung sämtlicher Geschütze schweren und mittleren Kalibers der Schiffe der aktiven Flotten und Geschwader sowie der Schiffe der Reservedivisionen mit modernen Fernrohrvisieren ist nunmehr beendet. Die guten Ergebnisse des diesjährigen Geschützführer-Preisschießens werden der neuen Visiereinrichtung zugeschrieben.

Das bisher für die Ausbildung der zur Artillerieschule in Portsmouth kommandierten Leute an schweren Turmgeschützen verwendete alte Linienschiff „Colossus“ ist am 7. September in Portsmouth außer Dienst gestellt worden. Als Ersatz hat das Linienschiff der „Royal Sovereign“-Klasse, „Revenge“, bisher zur Sheerneß-Chatham-Reservedivision gehörend, in Dienst gestellt.

In der Presse wird wiederholt die Frage erörtert, ob das Geschützführer-Preisschießen beibehalten werden soll. Die Stimmen, welche für seine Abschaffung sind, machen geltend, daß die für das Preisschießen ausgeworfene Munition größeren Nutzen zeitigen würde, wenn sie im gefechtsmäßigen Schießen verfeuert würde. Diese Art allein käme doch im Ernstfall zur Anwendung, und gerade darauf müßte man sich möglichst eingehend vorbereiten. Die Stimmen, welche für das Preisschießen eintreten, führen als Hauptgrund an, daß es das einzige Mittel sei, um mangelhafte Geschützführer auszumerzen. Bei dem gefechtsmäßigen Schießen wären außer den Geschützführern noch der Artillerieoffizier, die Entfernungsmesser und die Befehlsübermittler beteiligt. Dadurch würden die Fehlerquellen vermehrt, und man könnte nicht mit Sicherheit sagen, wer an einem schlechten Resultat die Schuld trüge.

Nach einer Verfügung der Admiralität sollen die Resultate der jährlichen Preisschießen mit schwerer und leichter Artillerie sowie des gefechtsmäßigen Schießens der Torpedobootszerstörer von jetzt ab veröffentlicht werden, während die des gefechtsmäßigen Schießens der übrigen Schiffe als geheim zu behandeln sind.

— Torpedowesen. Die Firma Yarrow hat ein neues Motortorpedoboot konstruiert, das von der Admiralität für 40 000 Mark angekauft worden ist. Es ist 18,3 m lang, 2,7 m breit, hat einen Tiefgang von 0,6 m und wird durch drei Schrauben getrieben. Mit 3 Tonnen Zuladegewicht läuft es 24 Seemeilen, während ein mit Dampfmaschinen ausgerüstetes Torpedoboot bei der gleichen Belastung nur 18 Seemeilen laufen würde. Der Aktionsradius des Motortorpedobootes beträgt pro Tonne Heizöl 300 See-

Digitized by Google

meilen, derjenige eines Dampftorpedobootes pro Tonne jedoch nur 60 Seemeilen. Der Heizöltank, der 2 Tonnen faßt, ist so angebracht, daß im Falle einer Havarie das Heizöl nicht in das Innere des Bootes eindringen kann. Die Armierung eines solchen Torpedobootes kann entweder aus einem Torpedo in einem schwenkbaren Rohre oder aus zwei Torpedos in Abgangsrohren an der Seite bestehen. Am 7. August machte das Boot zwischen Cowes und Southampton eine Probefahrt, wobei mit 1000 Umdrehungen eine Geschwindigkeit von 24 Seemeilen erzielt wurde. Die aufgetretenen Vibrationen waren nur sehr gering. Als besonderer Vorteil dieser Boote wird angeführt, daß sie bei ihren relativ kleinen Abmessungen und bei dem geringen Gewicht von 8 Tonnen bequem auf der Eisenbahn transportiert und so zur Verteidigung von ungeschützten Häfen verwendet werden können.

Die Admiralität soll zwei weitere Motortorpedoboote in Bestellung gegeben haben.

Es verlautet, daß versuchsweise die Armierung der Zerstörer insofern eine Änderung erfahren soll, als die 5,7 cm-Geschütze durch eine geringere Anzahl von 7,6 cm-SK. ersetzt werden sollen.

Die Erprobungen des neuen Docks für Torpedobootszerstörer ergaben ein günstiges Resultat, indem Zerstörer „Gala" (500 Tonnen Deplacement) in 20 Minuten gedockt werden konnte. Das Dock ist 76,2 m lang und 15,24 m breit. Es wird zur Zeit so eingerichtet, daß es auch zwei Unterseeboote gleichzeitig aufnehmen kann. Später soll es im Haslar Creek, Portsmouth, wo eine Unterseebootsstation eingerichtet ist, verankert werden.

Wie nunmehr endgültig bestimmt worden ist, werden in Zukunft alle Torpedofahrzeuge nur noch für Ölfeuerung eingerichtet.

— Minenwesen. Ende August und Anfang September hat der als Streuminenschiff eingerichtete Kreuzer „Iphigenia" eine Reihe von Übungen vorgenommen. In der Mounts Bay wurden u. a. Minen bei 18 Seemeilen Fahrt und bewegter See gelegt. Das Werfen der Minen erfolgt mit Hilfe von zwei Wurfapparaten, die am Heck in Höhe des Batteriedecks angebracht sind und zehn Minen fassen können. Zu Beginn wird der Backbord-Apparat in Tätigkeit gesetzt, hierauf der an Steuerbord liegende. Während er die auf ihm ruhenden zehn Minen wirft, wird der Backbord-Apparat mit zehn neuen Minen beladen und in Betrieb genommen, sobald die letzte Mine an Steuerbord fällt.

— Unterseeboote. Die Admiralität hat die Absicht, eine Unterseebootsflottille in Dover zu stationieren, aufgegeben. Als Grund hierfür wird die Befürchtung einer zu empfindlichen Störung des Schiffahrtsverkehrs und der starke, für Übungen der Unterseeboote ungünstige Gezeitenstrom angeführt.

Am 21. August kollidierte das Unterseeboot „B 4" mit einem Baggerprahm im Haslar Creek, wobei das Unterseeboot mit einer geringen Beschädigung, Verbiegung einer Platte, davonkam. Anläßlich dieser Kollision hat die Admiralität angeordnet, daß, wenn Unterseeboote in den Hafen von Portsmouth ein- oder auslaufen, auf der Signalstation der Werft, auf dem Depotschiff „Mercury" und auf dem Fort Blockhouse die Flagge „S" (Stander blau-gelb) gesetzt werden soll.

Das Unterseeboot „A 8", das am 8. Juni v. Js. in Plymouth Sound sank, wobei die ganze Besatzung — 1 Offizier und 14 Mann — ums Leben kam, geriet am 24. August während der Übungen der Devonport-Flottille wiederum in große Gefahr. Bei Tauchübungen auf den Fischgründen der Whitsand Bay kam das Horizontalruder des Bootes in ein Netz und versagte; glücklicherweise blieb das Vertikalruder klar. Auf das Notsignal eilte das die Flottille begleitende Torpedoboot herbei und nahm das Unterseeboot in Schlepp.

In der ersten Septemberwoche fanden größere Übungen der Portsmouth-Flottille statt, die über den Wert der Unterseeboote als Angriffswaffe, selbst unter für sie ungünstigen Verhältnissen, weiteren Aufschluß gebracht haben sollen. Die Portsmouth-Flottille besteht zur Zeit aus den ältesten fünf Booten des Holland-Typs, acht Booten der A-Klasse und

Digitized by Google

sieben der B-Klasse. An den Übungen haben nur Boote der beiden letztgenannten Klassen teilgenommen. Das als Begleitschiff der Flottille fungierende Torpedokanonenboot „Hazard" diente als Angriffsobjekt. Es herrschte gutes Wetter, die Luft war sichtig und die See ruhig, mithin waren die Verhältnisse für das Sichten herannahender Unterseeboote möglichst günstig, da die Angriffe nur bei Tage erfolgen sollten. Trotz des scharfen Ausgucks an Bord des zu Anker liegenden „Hazard" ist es den Unterseebooten einige Male gelungen, auf Schußweite heranzukommen und unentdeckt wieder wegzulaufen.

Bei diesen Übungen sollen sich die größeren B-Boote den kleineren A-Booten in der Manövrierfähigkeit überlegen gezeigt haben. Man erwartet noch günstigere Ergebnisse von den im Bau befindlichen C-Booten, von denen das erste, „C 1", Anfang Oktober in Portsmouth eintreffen wird. Diese neuen Boote, die größer als die B-Boote sind und eine Geschwindigkeit an der Oberfläche von 14 Seemeilen haben sollen, zeigen auch sonst noch Unterschiede und Verbesserungen; so erhalten sie zwei Schrauben nach dem Muster der neuesten von Laubeuf konstruierten französischen Boote und zwei Periskope.

In Devonport wurden Versuche unternommen, gesunkene Unterseeboote so schnell wie möglich zu heben. Zu diesem Zweck sind auf den beiden alten Kanonenbooten „Mariner" und „Reindeer", die sonst bei der Schiffssperre Verwendung finden, Böcke mit schweren Takeln errichtet. Um das zu hebende Unterseeboot sollen nun 15 cm starke Stahltaue herumgelegt und das Boot so weit geheißt werden, daß der Kommandoturm über Wasser liegt. Das Ergebnis der Versuche wird geheim gehalten.

Nach dem Etat 1906/07 sollten zwölf Unterseeboote, und zwar zwei auf der Werft Chatham und zehn bei einer Privatwerft, in Bau genommen werden. Nach Streichung von vier Booten bei der Reduzierung des Bauprogramms verlautete, daß sämtliche acht Boote auf der Werft Chatham gebaut werden sollen.

— **Verschiedenes.** Das Kriegsgericht verurteilte am 20. August den Kommandanten des Linienschiffes „Montagu" wegen der am 30. Mai erfolgten Strandung des Schiffes zu einem strengen Verweis und Enthebung von seiner Stellung, den Navigationsoffizier Lieutenant Dathan zu einem strengen Verweis, Enthebung von seiner Stellung und Zurücksetzung im Dienstalter um 2 Jahre.

Nach einer Verfügung der Admiralität darf die Königsstandarte in Zukunft am Geburtstage des Königs oder bei sonstigen festlichen Gelegenheiten an Bord der Kriegsschiffe oder auf Marinegebäuden nur gesetzt werden, wenn der König persönlich anwesend oder durch ein Mitglied der Königlichen Familie vertreten ist.

Die Admiralität hat eine Kommission von Offizieren eingesetzt, die einmal wöchentlich zusammentritt, um von Mannschaften gemachte Erfindungen oder Vorschläge zu Verbesserungen des Materials usw. entgegenzunehmen und zu prüfen. Es wird den Leuten eine gleiche Bezahlung bei Annahme der Erfindung oder des Verbesserungsvorschlags in Aussicht gestellt, wie sie einer außerhalb der Marine stehenden Person zugebilligt werden würde. Bisher war eine solche Belohnung verboten.

Der Vorschlag zur Bildung einer „Freiwilligen Motorboot-Abteilung", die im Kriege bei der Küstenverteidigung Aufklärungs- und Patrouillendienst übernehmen soll, hat in den Kreisen der Motorbootsbesitzer Anklang gefunden. Die Presse, die die Angelegenheit warm befürwortet, legt der Admiralität nahe, die Organisation dieser Abteilung in ähnlicher Weise wie die des „Freiwilligen Automobilkorps" in die Hand zu nehmen.

⚜

Frankreich. Zu Ehren des Besuches des Präsidenten der Republik in Marseille wurde das Mittelmeergeschwader auf einen Beschluß des Ministerrates dorthin gesandt, wo sich auch ein italienisches, spanisches und englisches Geschwader eingestellt

Digitized by Google

hatte. M. Fallières sprach sich beim Empfang des Geschwaderchefs des Mittelmeergeschwaders sehr anerkennend über die Leistungen der Flotte in den letzten Manövern aus. Marineminister Thomson war ebenfalls zugegen.

Die Gerüchte über falsche Konstruktion der 30,5 cm-Türme des Linienschiffes „Patrie" sind vom Marineminister als unbegründet bezeichnet worden.

M. Thomson wird sein Flottenprogramm nach Wiederzusammentritt der Kammer zu verteidigen haben. Das Lob, das Vizeadmiral Fournier den Flottillen gespendet hat, ihre Bezeichnung als wirksamster Schild der Seegrenzen Frankreichs, ist von der jungen Schule zu neuem Ansturm gegen die Linienschiffe und, wie es scheint nicht ohne Erfolg, zur Aufregung der öffentlichen Meinung verwertet worden. Nun gesellt sich diesen Angreifern ein neuer, der Friedensfreund Senator d'Estournelles de Constant hinzu. Er entnimmt aus den Reden und Tagesbefehlen des Admirals Fournier, daß die Verteidigung der französischen Küsten durch die Flottillen gesichert sei, daß die Hochseeschiffe zum Erobern der Seeherrschaft bestimmt seien. Frankreich betreibe aber keine Eroberungspolitik, es sei ein friedfertiges Land, ergo . . . weg mit den Linienschiffen. Er kündigt in einem offenen Brief dem Marineminister eine dahin zielende Interpellation an, auf die M. Thomson seine Bereitwilligkeit, Rede und Antwort zu stehen, kundgetan hat.

In dem veröffentlichten Schlußberichte des Admirals Fournier über die Manöver wird die Frage durch die ausdrückliche Erklärung klar gestellt: „Es war fast unvermeidlich, daß man das Unterwasserboot und das Hochseeschiff in Gegensatz zueinander setzte. Meine sehr bestimmte Ansicht ist, daß, weit entfernt davon, einander auszuschließen, diese zwei Schiffsarten gerade wegen ihrer äußersten Unähnlichkeit, vereint sich gegenseitig die nachhaltigste, wirksamste Unterstützung gewähren können."

Die französische Marine hat als Opfer des Taifuns in Hongkong 5 Vermißte und 4 Verwundete zu beklagen, die beim Zusammenstoß eines Dampfers mit dem Torpedobootsjäger „Fronde" verunglückten.

— Personal. Kontreadmiral Roudier hat am 2. September die Stellung als Kommandant der Marine in Algier übernommen.

Kontreadmiral Thierry ist zum Chef der Nordatlantischen Division ernannt worden, Kontreadmiral Le Pord zum major-général in Brest für Juhel, der die Altersgrenze erreicht hat.

— Die fertige Flotte. Die mit der Prüfung der Fernrohrvisiere im Mittelmeergeschwader beauftragte ständige Artilleriekommission befürwortet die schleunigste Ausrüstung aller schweren und mittleren Geschütze mit solchen, wenn erforderlich sogar aus den Ersparnissen, die durch das Fortfallen einer Schießübung erzielt werden.

Das Nordgeschwader hat die Rückfahrt von Toulon über algerische Häfen gemacht und mit Angriffsübungen gegen die Häfen an der Westküste Frankreichs verbunden und ist am 28. August in Brest eingetroffen.

Die drei zum Manöver in Dienst gestellten Küstenpanzer „Caïman", „Requin", „Indomptable" sind am 29. August in Cherbourg eingetroffen und dort in Reserve gestellt.

In beiden heimischen Geschwadern halten die Chefs die Hauptbesichtigungen ab.

Panzerkreuzer „Kléber" ist aus dem Mittelmeergeschwader ausgeschieden, um „Desaix" in Ostasien abzulösen. „Latouche-Tréville" ist am 3. September der Artillerieschule zur Verfügung gestellt.

— Torpedobootsflottillen. Bei der Übungsfahrt der Lorient-Boote Ende Juli kamen das Divisionsboot und zwei Boote in der Einfahrt fest, sie kamen zwar bei steigendem Wasser mit eigenen Mitteln los, sind aber durch die Beschädigungen für längere Zeit nicht verwendungsbereit.

Digitized by Google

Die Zusammensetzung der Flottillen im Jahre 1907 ergibt folgende Tabelle:

Flottille Standort	In Dienst Flottillenfahrzeuge	In Dienst Divisionsboote	In Dienst Torpedoboote	Zur Verfügung Torpedoboote	In Reserve Torpedoboote	Zu besonderem Zweck
1. des Ärmelkanals Cherbourg	1	3	6 1. Kl. Schulboote 2 Lotsenschule 2 Heizerschule	12 1. Kl.	12 1. Kl. 2 2. =	2 Torpedoboote 2. Kl., Begleiter für Unterseeboote
2. desgl. Dünkirchen	1	2	8 1. Kl. Schulboote	8 1. Kl.	3 1. Kl.	
1. des Ozeans Brest	1	3	4 1. Kl. Schulboote 2 2. = = 2 1. = Lotsenschule 2 2. = Heizerschule	12 1. Kl.	12 1. Kl. 2 2. =	Hulk „Obligado“ „Rhin“
2. desgl. Lorient	1	3	4 1. Kl. Schulboote 1 Lotsenschule	8 1. Kl.	7 1. Kl.	Hulk „Crocodile“
3. desgl. Rochefort	1	2	4 1. Kl. Schulboote 1 Lotsenschule	8 1. Kl.	7 1. Kl.	
1. des Mittelmeeres Toulon	1	5	6 1. Kl. Schulboote 2 Lotsenschule 2 Heizerschule	12 1. Kl.	17 1. Kl. 7 2. =	3 Torpedoboote 1. Kl., 5 Torpedoboote 2. Kl., Tender für Unterseeboote und Schulen
2. desgl. Ajaccio	1	2	6 1. Kl. Schulboote	8 1. Kl.	3 1. Kl.	Hulk „Hamelin“ „Entreprenant“
3. desgl. Biserta	1	1	6 1. Kl. Schulboote 2 Lotsenschule	8 1. Kl.	3 1. Kl.	
4. desgl. Algier		2	4 1. Kl. Schulboote	4 1. Kl.	2 1. Kl.	
5. desgl. Oran	1	2	6 1. Kl. =	8 1. Kl.	3 1. Kl.	
1. der Chinesischen See: Saigon	1	1	4 1. Kl. =	4 1. Kl.	2 1. Kl.	Hulk „Vétéran“
Verteidigung des Stützpunktes Saigon Kap St. Jacques			1 3. Kl. 4 Torpedovedetten	4 Torpedovedetten		
2. der Chinesischen See: Hongay	1		3 1. Kl. Schulboote	3 1. Kl.		Hulk „Vauban“
des Indischen Ozeans Diego Suarez			2 1. Kl. =	4 1. Kl.		
Westafrikas Dakar			2 1. Kl. =	2 1. Kl.	1 1. Kl.	

— **Unterseebootsflottillen.** „Gustave Zédé“ wurde auf der Rückfahrt von Marseille nach Toulon durch Selbstentladung seiner Akkumulatoren bewegungsunfähig und mußte in Schlepp genommen werden, eine bisher noch nicht vorgekommene Betriebsstörung.

„Esturgeon“ erlitt in Saigon im Dock schwere Beschädigungen dadurch, daß Wasser ins Dock eingelassen wurde, während die Ballasttanks des Bootes entleert waren. Sie füllten sich und das Boot sank, glücklicherweise konnte die Besatzung sich retten.

Digitized by Google

Die Erprobung des Tauchbootes „Cigogne“ ergab bei der Unterwasserfahrt 8 Seemeilen, anstatt der verlangten 12 Seemeilen, bei der Überwasserfahrt nur 11 Seemeilen.

Die Verteilung der Unterseeboote für das Jahr 1907 soll folgende sein:

Flottille und Standort:

1. des Ärmelkanals, Cherbourg. Unterseeboote „Morse“, „Français“, „Algérien“, „X“, „Z“, „Émeraude“ (11 Monate), „Opale“ (7 Monate), „Rubis“ (4 Monate); Tauchboote „Narval“, „Sirène“ (1 Monat), „Silure“ (8 Monate), „Espadon“, „Aigrette“, „Q 51“ (1 Monat); in der Erprobung Unterseeboote „Émeraude“ (1 Monat), „Opale“ (5 Monate), „Rubis“ (6 Monate).
2. desgl., Dünkirchen. Unterseeboote „Naïade“, „Phoque“, „Ludion“, Tauchboote „Sirène“ (11 Monate), „Triton“ (7 Monate), „Silure“ (4 Monate).

Des Ozeans, Rochefort. Unterseeboote „Loutre“, „Castor“, „Otarie“; in Erprobung „Q 64“ (2 Monate).

1. des Mittelmeeres, Toulon. Unterseeboote „Gymnote“, „Gustave Zédé“, „Grondin“, „Anguille“, „Y“, „Saphir“ (5 Monate), „Topaze“ (1 Monat), Tauchboot „Cigogne“; in Erprobung Unterseeboote „Saphir“ (6 Monate), „Topaze“ (6 Monate), „Turquoise“ (5 Monate), Tauchboote „Circé“ (4 Monate), „Calypso“ (1 Monat).
2. desgl., Biserta: Unterseeboote „Corrigan“, „Farfadet“, „Gnome“, „Lutin“.
Algier: Unterseeboote „Alose“, „Truite“.
Ajaccio: Unterseeboote „Souffleur“, „Dorade“.

Der Chinesischen See,
Saigon: Unterseeboote „Protée“, „Lynx“, „Perle“, „Esturgeon“.
Hongay: Unterseeboote „Oursin“, „Méduse“.
Diego Suarez: Unterseeboote „Bonite“, „Thon“.

Die Gesundheitsverhältnisse auf den Unterseebooten in Indochina sollen sehr schlechte sein.

— Die Flotte im Bau. Für Panzerkreuzer „Edgar Quinet“ sind Belleville-Kessel für 36 000 Pferdestärken bestellt worden.

Den Werften ist die Vorlage von Plänen zur Einrichtung der Kreuzer des „Cassard“-Typs als Streuminenschiffe aufgegeben worden.

Panzerkreuzer „Jules Michelet“ wurde zum Anbringen des Ruders in Lorient eingedockt.

Der Werft in Brest ist der Bau des Linienschiffes „Danton“ zugewiesen, der 1907 in Angriff genommen werden soll, der Werft von Lorient der des „Mirabeau“.

Im Jahre 1907 werden folgende Schiffe in Bau sein:

Schiffsklasse	Neu zu beginnen auf Werft		Weiter zu bauen auf Werft		Fertigzustellen auf Werft		Zusammen
	Staats-	Privat-	Staats-	Privat-	Staats-	Privat-	
Linienschiffe	—	—	2	4	1	3	10
Panzerkreuzer . . .	—	—	2	1	1	—	4
Torpedobootsjäger .	—	5	—	10	8	4	27
Unterseeboote . . .	10	—	38	—	9	—	57
Insgesamt	15		57		26		98

Digitized by Google

— **Probefahrten.** Linienschiff „République" hat am 20. Juli mit der Mittelmaschine bei 39 Umdrehungen und 1500 indizierten Pferdestärken 7 Seemeilen Fahrt gemacht. Drei Kessel waren in Gebrauch während der fünfstündigen Fahrt, bei der Kessel und Maschinen zufriedenstellend arbeiteten. Am 31. Juli ergab die Vorprobe 10 332 indizierte Pferdestärken, 16,8 Seemeilen, Umdrehungen Steuerbord 103, Backbord 102, Mittelmaschine 93, Kohlenverbrauch für 1 qm Heizfläche 64 kg, für die Pferdestärke 0,746 kg stündlich; am 10. August 18 000 indizierte Pferdestärken, 18,8 Seemeilen, 123 kg Kohlenverbrauch für 1 qm Rostfläche. Am 12. September wurden auf einer amtlichen Fahrt mit der Mittelmaschine mit 1050 indizierten Pferdestärken 7 Seemeilen Fahrt erreicht, am 14./15. ergab eine 24-Stundenfahrt mit 10745 indizierten Pferdestärken und 100,5 Umdrehungen 16,74 Seemeilen Geschwindigkeit.

Nachdem „Patrie" bei den Vorproben Ende Juli mit 17 350 indizierten Pferdestärken, 114 Umdrehungen etwas über 19 Seemeilen Fahrt mit 0,835 kg stündlichem Kohlenverbrauch für die Pferdestärke erreicht hatte, ergaben die amtlichen Probefahrten (die eingeklammerten Zahlen sind die im Vertrage ausbedungenen):

Datum	Indizierte Pferdestärken	Geschwindigkeit Seemeilen	Stündl. Kohlenverbrauch für die Pferdestärke kg	für 1 qm Rostfläche kg
17. August	17 859 (17 500)	19,125 (18)	—	115 (120)
21./22. „	11 660	17,820	0,715 (0,7 bis 0,8)	—
25. „	1 233	7,9	0,590 (0,6 bis 0,7)	—

Die Ergebnisse sind somit äußerst günstig.

Die erneute Erprobung der 30,5 cm-Geschützürme am 8. September fiel zufriedenstellend aus, die Türme drehten mit elektrischem Antrieb leicht. Beim ersten Anschießen waren Störungen aufgetreten.

Panzerkreuzer „Jules Ferry" ist zur Ausbesserung der Kesselschäden (du Temple) außer Dienst gestellt worden.

— **Versuche.** Die Einführung von Exerziergeschützen der Schnelladeartillerie an Bord zur Erlernung der Bedienung des Verschlusses und des Ladens, um die Geschütze selbst zu schonen, steht zur Erwägung.

Auf „Amiral Aube" werden Versuche mit dem Drachen von Brossard de Corbigny zum Überbringen von Schleppleinen angestellt.

In Toulon wird eine Einrichtung erprobt, die das Vertreiben von Seeminen verhindern soll, desgleichen werden Versuche mit einem lenkbaren Torpedo angestellt.

— **Sonstiges.** In Lorient sind die Versuche, Funkspruchverbindung mit Brest herzustellen, bisher erfolglos geblieben. Paris wird demnächst mit allen Häfen in Funkspruchverbindung gesetzt werden.

— **Unglücksfälle.** In letzter Zeit kamen auf dem Kreuzer „Davout" und Torpedoboot „Dauphin" durch Platzen von Kesselrohren mehrere Menschen zu Schaden, einer der Verbrühten erlag seinen Verletzungen.

— **Fachliteratur.** Schiffbaumeister Laubeuf behandelt in „Le Yacht" die voraussichtliche Entwicklung der Linienschiffe und Panzerkreuzer und sieht als Zukunftsschiff den Linienschiffskreuzer von 25 000 Tonnen schon bis zum Jahre 1915 erscheinen.

J. K. schlägt vor, vor Neuregelung der Seeeinschreibung eine allgemeine Abstimmung der Seedienstpflichtigen herbeizuführen, ob sie die bisherigen Vorteile zugunsten der zweijährigen Dienstzeit aufgeben wollen.

Der frühere Marineminister Ed. Lockroy hat im „Temps" zu der Frage der Spezialisierung der Kriegswerften und zum Haushaltvoranschlag der Marine Stellung genommen. Er bringt wie so viele andere darauf, aus den Werften leistungsfähige Schiffbauwerkstätten zu machen.

Digitized by Google

Vereinigte Staaten von Amerika. Während die Unruhen auf San Domingo durch die Anwesenheit von sechs bis acht Vereinigten Staaten-Kanonenbooten in den verschiedenen Häfen der Insel niedergehalten oder wenigstens vor einer bedeutenden Ausbreitung bewahrt worden sind, ist es inzwischen zu einer, bisher allerdings noch ziemlich unblutigen Revolution auf Cuba gekommen, welche die Union trotz anfänglichen Sträubens schließlich doch zur Intervention veranlaßt hat. Zunächst sind außer einigen kleinen Kreuzern zwei Linienschiffe nach Cuba gesandt worden, um die amerikanischen Staatsangehörigen zu schützen, und es hat sich gleichzeitig der Unterstaatssekretär des Auswärtigen nach Havana begeben, um zwischen der Regierung und den Aufständischen zu vermitteln. Nach Zeitungsmeldungen werden jedoch gleichzeitig stärkere Abteilungen Marineinfanterie bereit gehalten, um nötigenfalls nach Cuba übergeführt zu werden. Außer dieser dem Anschein nach ziemlich ruhig verlaufen wollenden Unterbrechung der sommerlichen Ruhe ist das Interesse der Bevölkerung vorwiegend — und zwar schon längere Zeit hindurch — in Anspruch genommen worden durch die Flottenrevue, welche Präsident Roosevelt am 3. September in der Oyster-Bai, dem Hafen seiner Sommerresidenz Sagamore-Hill, über die Atlantische Flotte abgehalten hat. Man hatte schon vor langer Hand das Publikum auf diese „Mammooth-Review“ hingewiesen mit der Behauptung, daß es die stärkste bisherige Versammlung der amerikanischen Flotte sein würde, was den Tatsachen entspricht, und daß zweitens nur noch die englische Marine imstande sein würde, eine ähnliche Flottenstärke in den heimischen Gewässern zu versammeln, ohne einen Teil der Auslandschiffe zurückziehen zu müssen, was nicht richtig ist. Immerhin stellte die in der Oyster-Bai zusammengezogene Flotte eine imposante Streitmacht dar, wenn sie auch nicht aus vollkommen taktisch geschulten Verbänden bestand. Außer den beiden bisherigen Divisionen des Linienschiffsgeschwaders waren nämlich für die Revue noch zwei Divisionen besonders gebildet worden, von welchen die eine aus vier gerade fertiggestellten Linienschiffen bestand, während sich die andere aus den drei Monitors des aufgelösten Küstengeschwaders zusammensetzte, zu welchen als Führerschiff der alte Monitor „Puritan“ aus der Reserve in Dienst gestellt wurde. Dementsprechend war die Paradeflotte in folgender Zusammenstellung neu formiert worden:

I. Geschwader (der Flottenchef):

1. Division:	2. Division:
Linienschiff „Maine“,	Linienschiff „Louisiana“,
= „Missouri“,	= „Rhode Island“,
= „Kentucky“,	= „New Jersey“,
= „Kearsarge“.	= „Virginia“.

II. Geschwader (Kontreadmiral Davis):

3. Division:	4. Division (Kontreadmiral Brownson):
Linienschiff „Alabama“,	Panzerkreuzer „West Virginia“,
= „Illinois“,	= „Pennsylvania“,
= „Indiana“,	= „Colorado“,
= „Iowa“.	= „Maryland“.

III. Geschwader (der älteste Kommandant):

5. Division:	6. Division:
Monitor „Puritan“,	Kreuzer „Minneapolis“,
= „Nevada“,	= „Tacoma“,
= „Florida“,	= „Cleveland“,
= „Arkansas“.	= „Denver“.

Digitized by Google

Torpedobootsflottillen:

2. Flottille:	3. Flottille:
Torpedobootszerstörer „Whipple“ F,	Torpedoboot „Wilkes“,
= „Worden“,	= „Tingey“,
= „Truxtun“,	= „Rodgers“,
= „Hopkins“,	= „Stockton“,
= „Lawrence“,	= „Blakely“,
= „Macdonough“.	= „De Long“.

Unterseeboote „Porpoise“, „Shark“.
Tender „Nina“.

Troßschiffe:

Truppendampfer „Yankee“,	Kohlendampfer „Abarenda“,
Vorratsschiff „Celtic“,	= „Lebanon“,
Wasserfahrzeug „Arethusa“,	= „Leonidas“.

Die Besatzungsstärke dieser Flotte betrug 812 Offiziere und 15235 Mann. Die Armierung bestand aus 1178 Geschützen.

Zur Parade lag die Flotte in drei von Ost nach West gerichteten Linien mit 450 Yards (380 m) Linien- und Schiffsabständen: in der vordersten Linie das II. Geschwader und die 6. Division des III. Geschwaders, in der Mitte das I. Geschwader und die 5. Division des III. Geschwaders, in der dritten Linie die Torpedobootsflottillen und hinter deren rechtem Flügel die Unterseeboote, hinter dem linken Flügel der dritten Linie in größerem Abstande der Troß.

Die Parade wurde von dem Präsidenten auf der Yacht „Mayflower“ abgenommen; der Kreuzer „Des Moines“ war für die Marineattachés bereitgestellt, während das Depeschenfahrzeug „Delphin“ für besonders geladene Gäste zur Verfügung stand. Auf der „Mayflower“ befanden sich bei dem Präsidenten u. a. der Marinesekretär, der Untersekretär der Marine und geladene Mitglieder des Senats und des Repräsentantenhauses, vorwiegend Mitglieder der Marineausschüsse. An diese hielt der Präsident eine Ansprache, deren Hauptsätze folgendermaßen lauteten: „Wer sich bei einem Anblicke, wie dem gegenwärtigen, nicht patriotisch gehoben fühlt, ist ein sehr kümmerlicher Amerikaner, und jeder Amerikaner, der dieses gesehen hat, müßte dadurch ein besserer Patriot werden. Und das ist Ihr Verdienst, meine Herren vom Marineausschuß. Es ist Ihrer Hände Werk, und alles dieses ist innerhalb der letzten 10 Jahre geschaffen worden. Jedes einzelne dieser Schiffe ist ein Kämpfer und bereit, augenblicklich ins Gefecht zu gehen. Sie haben fernerhin Ihre Weisheit bewiesen in den Bewilligungen für die Schießübungen, denn hierin gerade zeichnet sich die amerikanische Flotte aus. Unsere Leute können schießen und gut schießen, und darin liegt unsere Stärke und unsere Überlegenheit.“

Nach dem Abfahren der Fronten besuchte der Präsident die Flaggschiffe und das Truppenschiff „Yankee“, welches gerade mit einer Abteilung Marineinfanterie aus Westindien zurückgekehrt war. Hierbei hielt er an die Mannschaften eine Ansprache, in welcher er sie für ihre Pflichttreue belobte.

Die Revue, welche ohne jeden Zwischenfall verlaufen war, fand am Abend mit einer Illumination der Schiffe ihren Abschluß. Am folgenden Tage wurden die für die Revue besonders geschaffenen Verbände aufgelöst. —

Nach Zeitungsmeldungen wird der Präsident im November die Panamazone besuchen und sich zu diesem Zwecke auf dem neuen Linienschiffe „Louisiana“ einschiffen, welches voraussichtlich ein zweites Linienschiff und ein Kreuzer begleiten werden.

Große Erwartungen knüpft man an die Arbeiten eines Ausschusses, welcher gebildet worden ist zur Untersuchung der Personalverhältnisse der Marine, des sogenannten

Digitized by Google

Personnel Board. Der Ausschuß besteht, unter dem Vorsitz des Untersekretärs der Marine Newberry, aus einem Kontreadmiral, einem Kapitän zur See, zwei Fregattenkapitäns und zwei Korvettenkapitäns und soll Berichte aufstellen über die Verhältnisse im Seeoffizierkorps, im Offizierkorps der Marineinfanterie und im Beamtenkorps (Staff Corps) der Marine, gleichzeitig aber auch über wünschenswerte Änderungen in der Organisation der Marineverwaltung. Die Berichte bzw. Vorschläge sollen dem Marinesekretär noch im November d. Js. vorliegen, damit sie als Unterlagen für die Arbeiten des Kongresses dienen können. Man erwartet, daß hierdurch eine Lösung der schwebenden Personalfragen im nächsten Kongresse erreicht werden kann.

— Personal. 1. Durch den plötzlichen Tod des Chefs des asiatischen Geschwaders, Kontreadmirals Train, hat die Marine einen herben Verlust erlitten. Ferner ist der bisherige Chef des III. Geschwaders der atlantischen Flotte, Kontreadmiral Bradford, wegen Erreichens der Altersgrenze verabschiedet worden. An deren Stelle sind die Kapitäne zur See Berg, Swinburne und Hemphill zu Flaggoffizieren befördert worden.

2. Auf der asiatischen Station hat der zweite Admiral, Kontreadmiral Dayton, bis zum Eintreffen des Kontreadmirals Brownson den Oberbefehl übernommen.

3. Auf der pazifischen Station ist der bisherige Oberbefehlshaber, Kontreadmiral Goodrich, durch den Kontreadmiral Swinburne abgelöst worden.

4. Auf der asiatischen Station wurde der Navigationsoffizier des Kreuzers „Chattanooga", Kapitänleutnant England, beim Verlassen des Hafens von Tschifu durch ein abirrendes Gewehrgeschoß von einem französischen Kreuzer getötet.

— Geschwadertätigkeit. 1. Für die Herbstschießübungen sind den verschiedenen Flotten bzw. Geschwadern folgende Schießplätze zugewiesen worden:

der atlantischen Flotte die Gewässer vor Provincetown, Mass.,
der asiatischen Flotte die Gewässer vor Tschifu und
dem pazifischen Geschwader die Gewässer der Boundary-Bai, Wash.

Der letzgenannte Platz, welcher im Norden der pazifischen Küste in der Nähe der Grenze von Britisch-Columbien liegt, wird als besonders geeignet bezeichnet.

2. Nach Beendigung der Herbstschießübungen erwartet man eine neue Zusammensetzung der atlantischen Flotte.

3. Auf der asiatischen Station hat die Umänderung bereits begonnen. Das Linienschiff „Oregon" ist schon in Puget Sound außer Dienst gestellt worden und die Linienschiffe „Ohio" und „Wisconsin" haben die Heimreise nach Hampton Roads bzw. S. Francisco angetreten. Damit ist das Linienschiffsgeschwader der asiatischen Flotte aufgelöst. Die als Ersatz bestimmte Panzerkreuzerdivision des Kontreadmirals Brownson hat inzwischen die Ausreise durch das Mittelmeer angetreten.

Der Kreuzer „Baltimore" ist aus Australien auf die asiatische Station zurückgekehrt.

4. Während des Sommers sind die Geschwader nicht ganz von Unfällen verschont geblieben. So ist der Kreuzer „Boston" an der pazifischen Küste im Nebel gestrandet, aber mit nicht unerheblichen Beschädigungen wieder losgekommen, und zwischen den Linienschiffen „Alabama" und „Illinois" kam es bei dem Einlaufen des Geschwaders nach Newport, gleichfalls im Nebel, am 30. Juli zu einem Zusammenstoße, bei welchem die Schiffe Beschädigungen erlitten, welche anfangs ihre Teilnahme an der Flottenrevue in Frage zu stellen schienen. Abgesehen von mehrfachen Beschädigungen an den Deckgeschützen traten auch Verletzungen unter Wasser ein, auf der „Illinois" auch Brüche von Schraubenblättern. Nach dem Ergebnisse der Untersuchung soll der Unfall in erster Linie dadurch herbeigeführt worden sein, daß die vor der „Alabama" fahrende „Kearsarge" durch den Wachoffizier, einen Fähnrich zur See, sehr mangelhaft manövriert wurde, wodurch die „Alabama" zum Zurückbleiben veranlaßt wurde, in welche dann der

Digitized by Google

Hintermann, die „Illinois", hineinfuhr. Der Untersuchungsausschuß hat beantragt, den Fähnrich seiner Unerfahrenheit wegen mit einer Disziplinarstrafe davonkommen zu lassen; aus dem Umstande aber, daß auf einem Linienschiffe bei der Fahrt in der Formation im Nebel ein Fähnrich die Wache hatte, läßt sich folgern, daß die Offizierbesetzung der Flotte durch den Personalmangel in der Tat schwer beeinträchtigt ist.

5. Der Kreuzer „Olympia" und die Monitors „Arkansas", „Nevada" und „Florida" sind in Reserve gestellt und der Marineakademie zu Annapolis überwiesen worden. Diese Schiffe dürften danach in Friedenszeiten vorwiegend nur noch für die Seekadetten- und Fähnrichsausbildung verwendet werden.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. August d. Js.:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Scouts:	
„Nebraska"	96,0 %	„California"	94,6 %	„Chester"	40,8 %
„Georgia"	98,4 =	„South Dakota"	92,4 =	„Birmingham"	41,8 =
„Connecticut"	97,6 =	„North Carolina"	53,9 =	„Salem"	42,6 =
„Vermont"	90,5 =	„Montana"	47,7 =		
„Kansas"	85,8 =	„St. Louis"	99,2 =	Unterseeboote:	
„Minnesota"	93,7 =	„Milwaukee"	97,9 =	Nr. 9 „Octopus"	81,7 %
„Mississippi"	60,8 =			= 10 „Viper"	69,3 =
„Idaho"	59,0 =			= 11 „Cuttlefish"	81,3 =
„New Hampshire"	50,3 =			= 12 „Tarantula"	65,1 =

2. Inzwischen sind auch die Bauten der Linienschiffe „South Carolina" und „Michigan" an Cramp zu Philadelphia bzw. an die New York Shipbuilding Comp. zu Camden vergeben worden, welche die niedrigsten Forderungen auf Grund der Pläne des Marinedepartements gestellt haben. Die Baukosten betragen 3 540 000 Dollars bzw. 3 585 000 Dollars. Man rechnet damit, daß sich die Kosten einschließlich Panzer und Armierung auf rund 7 Millionen Dollars für das Schiff belaufen werden. Man hat damit endgültig auf die Verwendung von Turbinen auf diesen Schiffen verzichtet, weil man die Entwicklung dieser Maschineneinrichtung für große Schiffe noch nicht für hinreichend vorgeschritten hält; besonders gilt dieses Urteil für die Curtis-Turbinen. Auch ist man der Ansicht, daß die Turbinenmaschine überhaupt nicht ökonomisch ist bei mäßiger Fahrt, welche auf Kriegsschiffen gewöhnlich angewendet werde.

3. Der Streit zwischen den verschiedenen Panzerplattenwerken ist dahin entschieden worden, daß die Plattenlieferung für die Linienschiffe „South Carolina" und „Michigan" zur Hälfte an die Midvale Steel Company und zu je einem Viertel an die Carnegie- bzw. Bethlehem-Werke vergeben worden ist, und zwar zu dem von der Midvale Steel Company geforderten Preise von 346 Dollars für die Tonne.

4. Der Panzerkreuzer „Milwaukee" hat bei der vierstündigen forcierten Probefahrt eine Durchschnittsleistung von 22,216 Knoten erreicht.

— Torpedowesen. Für die Schießversuche mit den neuen 21zölligen Torpedos ist eine besondere Scheibe gebaut worden, welche die Bodensektion eines modernen Linienschiffes darstellt. Sie ist 30 Fuß (9,1 m) hoch und je 12 Fuß (3,7 m) breit bzw. tief, wiegt 175 Tonnen und kostet etwa 5000 Dollars. Ihr Tiefgang beträgt 17 bis 18 Fuß (5,1 bis 5,4 m). Bei einem Schießversuche wurden etwa 100 Pfund eines neuen Explosivstoffes in einem 21zölligen Gefechtskopfe etwa 50 Fuß (15 m) von der Scheibe zur Explosion gebracht, was der effektiven Leistung des Torpedos im Gefechte entsprechen soll. Die Scheibe sank hierbei unter und die Untersuchung ergab, daß die Wände der Scheibe völlig eingedrückt waren. Man schließt daraus, daß die Wirkung des neuen Torpedos die Vernichtung oder jedenfalls die völlige Unbrauchbarkeit des getroffenen Schiffes sein würde.

— Verschiedenes. 1. Die Reise des Schwimmdocks „Dewey", welches am 10. Juli zu Olongapo auf Luzon ankam, hat im ganzen 193 Tage gedauert und ist

Digitized by Google

ohne ernstliche Unfälle verlaufen. Dieses Resultat stellt den Vorbereitungen für die schwierige Expedition wie der Leitung dieser selbst ein vorzügliches Zeugnis aus, was der Marinesekretär auch dem Leiter, Fregattenkapitän Hosley, in einem Telegramme ausgesprochen hat. Kritisch war die Lage zweimal bei schwerem Wetter in der Nähe der Kanarischen Inseln und nach dem Verlassen von Malta; in beiden Fällen brachen die Schlepptrossen, es gelang aber beide Male und ohne Beschädigungen des Personals, die Trossen wieder festzumachen. Die großen Schwierigkeiten der Passage des Suezkanals wurden dank den vorzüglichen Lotsenleistungen ohne Anstand überwunden.

2. Einem Zeitungskorrespondenten gegenüber hat sich der Marinesekretär dahin ausgesprochen, daß die Organisation der Marineverwaltung wohl reformbedürftig sei, daß sie aber auf große Schwierigkeiten stoße, weil im allgemeinen die Marinesekretäre nicht lange genug im Amte blieben, um in alle Einzelheiten einzudringen und sich ein abschließendes Urteil zu bilden. Gegenüber den Klagen über mangelhafte Organisation und Unparteilichkeit der Marinegerichte erklärte der Marinesekretär, daß bei diesen Gerichten ungerechte Urteile verhältnismäßig seltener vorkämen, als im bürgerlichen Verfahren. Allerdings sei auch hier eine Reform nötig, besonders in der Richtung der Vernehmung von Zeugen des Zivilstandes, welche bis jetzt für die Marinegerichte unmöglich sei.

3. Die Ausgabe des „Army and Navy Journal“ vom 18. August enthält eine interessante Zusammenstellung der Gefechtsverluste in den großen Schlachten der Weltgeschichte im Verhältnis zur Stärke der verwendeten Streitkräfte und — in den neueren Kriegen — zu der aufgewandten Munition. Ganz auffallend ist die Geringfügigkeit der Verluste in den Schlachten des Altertums auf seiten des Siegers.

Japan. Kriegsbudget. Nach den kürzlich veröffentlichten offiziellen Angaben über die Höhe des Extraordinariums für Armee und Marine während des letzten Krieges, welche einen interessanten Einblick in die Kostspieligkeit eines modernen Krieges geben, betrugen die Ausgaben bis Ende März 1906:

für die Armee	2 247 295 722	Mark,
für die Marine	401 145 922	=
Insgesamt also . . .	2 648 441 645	Mark.

Die ersten, allerdings unbedeutenden Kriegsausgaben erscheinen schon im Oktober 1903, im Dezember 1903 folgen dann schon etwa 30 Millionen Mark für den Ankauf von Kriegsschiffen („Nischin“ und „Kasuga“), während der eigentlichen Kriegsmonate jedoch, also vom Februar 1904 bis Oktober 1905, betragen die Ausgaben insgesamt 2 326 631 244 Mark, monatlich also etwa 110,8 Millionen Mark.

Für die Marine stehen zur Verfügung 467 213 880 Mark, so daß noch 66 067 957 Mark zu verausgaben bleiben. Über die Art der Verwendung für die einzelnen Zweige der Marineverwaltung gibt der Voranschlag, der jedoch nur bis September 1905 reicht und der etwas höher ist als die wirklich entstandenen Ausgaben, einen Anhalt. Hiernach entfallen auf:

1.	Besoldungen	30 803 619	Mark,
2.	Reisekosten, Zulagen, Verschiedenes . .	7 626 780	=
3.	Verpflegung	15 355 242	=
4.	Bekleidung	9 303 966	=
5.	Waffen, Herstellung und Reparaturen .	35 910 084	=
6.	Dock- und Reparaturkosten der Schiffe	27 324 717	=
	Zu übertragen	126 324 408	Mark,

Digitized by Google

	Übertrag	126 324 408	Mark,
7.	Schiffsneubauten	92 208 228	"
8.	Ausgaben für Handelsschiffe	39 372 984	"
9.	Kranke und Verwundete	617 547	"
10.	Häfen und Marinestationen	2 223 333	"
11.	Lotsengebühren	112 161	"
12.	Gebäude	7 303 296	"
13.	Geheime Ausgaben	6 764 058	"
14.	Manöver	630 000	"
15.	Ankauf und Überführung von Schiffen	33 623 772	"
16.	Anlage einer Brikettfabrik	2 245 383	"
17.	Belohnungen	3 207 351	"
18.	Gesundheitliche Maßregeln	118 209	"
19.	Wiederinstandsetzen der Kriegsschiffe	63 598 122	"
	Zusammen	378 348 852	Mark.

Besonderes Interesse beansprucht der für Schiffsneubauten angesetzte Betrag, dem von den noch zu verausgabenden rund 90 Millionen Mark wohl noch ein beträchtlicher Teil zufallen wird. Ob die hierfür in Bau gegebenen Schiffe als Ersatz für die im Kriege verloren gegangenen dienen sollen, ob sie auf das Flottengesetz vom Jahre 1902 in Anrechnung kommen oder ob sie eine besondere Verstärkung der Flotte darstellen, darüber hat die Marineverwaltung bis jetzt jede Auskunft verweigert. Die Regierung hat jedoch versprochen, beim nächsten Zusammentreten des Landtages im Herbst d. Js. eine Nachweisung derjenigen Beträge vorzulegen, welche für die Wiederinstandsetzung, die laufende Instandhaltung sowie die Vermehrung der Flotte erforderlich sind.

— **Neubauten.** Die Armierung der Linienschiffe der „Satsuma"-Klasse wird neuerdings mit vier 30,5 cm-L/45 und zwölf 25,4 cm-L/50, die der Panzerkreuzer der „Kurama"-Klasse mit vier 30,5 cm- und vier 20 cm-Geschützen angegeben. Die Geschwindigkeit der Linienschiffe soll 19, die der Panzerkreuzer 20 Seemeilen betragen.

Von den 29 während des Krieges auf den Regierungs- und den vier bedeutendsten Privatwerften begonnenen Torpedobootszerstörern sind bis jetzt die folgenden 23 fertiggestellt: „Kamikase", „Hatsuschimo", Yayoi", „Uschio", „Nenohi", „Kisaragi", „Asakase", „Yugure", „Wakaba", „Harukase", „Oite", „Schiratsuyu", „Hatsuyuki", „Schigure", „Yudatschi", „Hibiki", „Asatsuyu", „Schirayuki", „Hatsuharu", „Hayate", „Mikadsuki", „Nowaki" und „Schirotaye". Auf Stapel stehen dagegen noch: „Uzuki", „Minazuki", „Nagazuki", „Kikuzuki", „Yunagi" und „Matsukase".

Die Boote sind, wie der „Ostasiatische Lloyd" mitteilt, sämtlich in England gebaut und im auseinandergenommenen Zustande nach Japan verschifft worden, wo sie lediglich wieder zusammengesetzt worden sind.

Ebenfalls in England (Poplar) gebaut ist das auf der Schanghai-Zweiganstalt der Kawasaki-Werft zusammengesetzte, für den Yangtse-Dienst bestimmte Flußkanonenboot „Fuschimi", welches am 8. August vom Stapel gelaufen ist. Das Fahrzeug entspricht in seinen Abmessungen genau denen der englischen Boote der „Moorhen"-Klasse.

Ein zweites ganz gleiches Fahrzeug soll in Hiogo in Bau sein.

— **Hebung gesunkener Schiffe.** Nach beinahe 11 Monate langer Arbeit und vielen vergeblichen Versuchen ist am 8. August die Hebung der im Hafen von Sasebo gesunkenen „Mikasa" gelungen. Da die bisher angewandten Methoden zur Hebung nicht ausreichten, hat man sich anscheinend gezwungen gesehen, das ganze Schiff mit einer Spundwand zu umgeben, so daß es in einer Art Dock lag, welches dann leer gepumpt wurde, um die nötigen Dichtungsarbeiten ungestört vornehmen zu können. Die Untersuchung hat, wie vorauszusehen, keinerlei Anhalt dafür ergeben, daß das Schiff absichtlich zum Sinken

Digitized by Google

gebracht sein sollte. Anscheinend sind durch das an Bord ausgebrochene Feuer sämtliche Munitionsräume und ein Torpedo zur Explosion gebracht worden.

Der im Dock von Port Arthur gekenterte Minendampfer „Amur" ist ebenfalls gehoben und hat den Namen „Amakusa" erhalten. Der „Nowik" ist im Schlepp nach Hakodate gebracht worden; die Nachrichten über den Zustand dieses Schiffes, welches den Namen „Suzuya" erhalten hat, lauten aber recht ungünstig, so daß seine weitere Verwendbarkeit zweifelhaft ist.

— Neue Kriegshäfen. Nach einem Vertrag mit der koreanischen Regierung wird außer Tschinampo (Tschinsöwan) noch ein zweiter koreanischer Hafen, nämlich Yentscheung (Port Lazareff), nördlich von Gensan, als japanische Flottenstation eingerichtet werden.

⚜

Italien. Schiffsbewegungen. Das Kohlentransportschiff „Bronte" ist am 22. August auf seiner ersten Reise in Cardiff eingetroffen, um 6000 Tonnen Kohlen für Rechnung der italienischen Marine an Bord zu nehmen. Die Kohlen sind zur direkten Abgabe an die Geschwader bestimmt.

— Personal. Kontreadmiral de Orestis ist zum Vizeadmiral befördert worden. Vizeadmiral Palumbo ist mit dem 11. September von der Stellung als Departementschef in Spezia enthoben worden und zur Disposition gestellt worden; Vizeadmiral Grenet ist mit der Führung der Departementsgeschäfte beauftragt worden. Man bringt diesen Personenwechsel mit den Demonstrationen des Maschinenpersonals in Spezia in Verbindung.

— Ausbildung. Die drei Klassen des corso normale der Marineschule in Livorno waren nach Beendigung der Prüfungen vom 30. Juli bis 15. August auf „Amerigo Vespucci" zu einer Instruktionsreise eingeschifft; es wurden Spezia, Genua, Santa Margherita und Vado angelaufen. Am 16. August wurden die neu eingestellten Kadetten an Bord genommen und die zweite Übungsreise angetreten.

Die Ergänzung des Nachwuchses des Seeoffizierkorps ist auch in diesem Jahre wieder auf Schwierigkeiten gestoßen. Es hatten sich 69 Aspiranten gemeldet, von denen sich 54 zur ärztlichen Prüfung stellten, hier mußten 19 wieder zurückgewiesen werden; von den zur Eintrittsprüfung zugelassenen 35 Aspiranten bestanden nur 20. Da 40 Kadetten eingestellt werden sollten, findet am 1. November abermals eine außerterminliche Einstellung von 20 Kadetten statt.

— Material. „Italia" wird zum Torpedoschulschiff umgebaut. Da die Arbeiten in der Werft von Spezia stattfinden sollen, ist das Schiff von „Re Umberto" von Tarent nach Spezia geschleppt worden.

Der kleine Kreuzer „Vesuvio" hat die Vorbereitungen zu einer längeren Auslandsreise beendet. Er ist am 13. September nach der ostasiatischen Station in See gegangen und wird „Marco Polo" ablösen.

Von den im Bau befindlichen Unterseebooten ist das dritte Boot „Narvalo" in Venedig von Stapel gelaufen. Auf Stapel stehen noch „Otaria" und „Tricheco". „Glauco" war Ende August und Anfang September vor Venedig mit Probefahrten beschäftigt; u. a. wurden Tauchversuche bis auf 30 m ausgeführt.

Die Hochseetorpedoboote „Cassiopea" und „Calliope" sind im Juli bzw. August bei Pattison in Neapel von Stapel gelaufen. Zur Zeit stehen noch zwei Boote bei Pattison und sechs Boote bei Odero auf der Helling. Die übrigen Boote, welche 1905 bewilligt wurden, sind fertiggestellt.

— Flottenbesuche. Am 13. September ging Kontreadmiral Moreno mit den Panzerkreuzern „Garibaldi", „Vareſe" und „Ferruccio" über Maddalena nach Marseille,

Digitized by Google

um den Präsidenten der Republik während dessen Anwesenheit in Marseille im Namen der italienischen Regierung zu begrüßen.

— Demonstrationen der Maschinenunteroffiziere in Spezia und Venedig. Am 22. August versammelte sich eine große Anzahl der Unteroffiziere des Maschinenpersonals, die teils dem Geschwader, teils den Marineteilen angehörten, vor der Werft in Spezia und begaben sich in geschlossenem Zuge vor das Stationsgebäude. Admiral Zezi forderte die Unteroffiziere zum Auseinandergehen auf; dem Befehle wurde keine Folge geleistet. Als der Kommandant der „Volta“ zwei Unteroffiziere verhaften wollte, mußte er infolge der Haltung der Bürgerschaft davon Abstand nehmen. Erst nach diesem Vorfall verlief sich der Zug. Am gleichen Tage fand eine ähnliche Demonstration auf dem Markusplatz in Venedig statt. Ihren Grund sollen diese Vorgänge in der Mißstimmung der Unteroffiziere darüber haben, daß verschiedene seit Jahren erstrebte Verbesserungen ihrer Lage noch nicht in die Tat umgesetzt wurden. Hierzu gehört die Verbesserung der Löhnungs- und Pensionsverhältnisse, eine Neuverteilung der eingeschifften Unteroffiziere und der Unteroffiziere des C. R. E. und die Vermehrung des Personals. Durch diese Demonstration glaubten sie einen Druck auf die Marineverwaltung ausüben zu können. Welchen Umfang diese Mißstimmung bereits angenommen hat, ergibt sich daraus, daß die Unteroffiziere, die wegen ihres Dienstes an Bord usw. am Zuge nicht teilgenommen hatten, sich solidarisch mit den übrigen Kameraden erklärten. In Spezia wurden 16 Unteroffiziere bestraft, in den meisten Fällen mit Degradation zum Heizer auf die Dauer von drei Monaten, in Venedig erhielten 7 Unteroffiziere dieselbe Strafe. Die bestraften Unteroffiziere wurden auf den Schiffen des Geschwaders eingeschifft. Unter den Bestraften befinden sich hauptsächlich Maschinisten 1. Klasse, deren Rangstellung denjenigen unserer Deckoffiziere entspricht. In erster Linie sind die Rangältesten der Demonstranten zur Verantwortung gezogen worden. Nach den letzten Nachrichten hat der Marineminister den Kontreadmiral Viale mit der Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes zur Verbesserung der Lage der Maschinenunteroffiziere beauftragt.

— Geschwadertätigkeit. Das Mittelmeergeschwader machte vom 24. Juli bis 15. August eine Übungsfahrt an der Riviera. Es wurden u. a. Viareggio, P. Maurizio, Alasso, Rapallo und Genua angelaufen. Am 6. August fand zwischen Vado und Zinola ein großes Landungsmanöver unter Beteiligung von Armeeteilen statt. Am 18. August traf das Geschwader wieder in Spezia ein. Am 24. August ging dasselbe nach Tarent in See. Die Reservedivision liegt seit dem 17. August ebenfalls in Tarent.

— Flottenmanöver. Die Manöver finden in der Zeit vom 10. bis 30. Oktober im Jonischen Meer statt. Die Oberleitung ist wieder dem Herzog von Genua übertragen, der sich auf „Lepanto“ einschifft. Es nehmen an den Manövern teil: das Mittelmeergeschwader, die Schiffe und Torpedoboote der Reservedivision, sämtliche Torpedobootszerstörer, zwei Flottillen Torpedoboote 1. Klasse, die Flottillen 2. Klasse Tarent, Brindisi, Ancona, die dem Oberkommando der Torpedoboote unterstellten Flottillen, die Unterseeboote „Glauco“, „Squalo“, das Flaggschiff des Oberkommandos der Torpedoboote, „Rapido“, und die Hilfsschiffe „Bronte“, „Unkano“, „Terere“, „Ciclope“ (Mutterschiff der Unterseeboote).

⚜

Rußland. Ende Juli und Anfang August brachen, entfacht und geschürt durch die nach der Auflösung der Duma ihre Tätigkeit verdoppelnde sozialrevolutionäre Propaganda, erneut Meutereien in Heer und Marine aus, die allerdings in allen Fällen durch treu gebliebene Truppenteile in kurzer Zeit unterdrückt wurden. An der Niederwerfung der Meuterer in Sweaborg und Helsingfors nahmen „Zessarewitsch“,

Digitized by Google

„Sslawa“ und „Bogatyr“ sowie Teile der Torpedoflottillen des Großfürsten Alexander Michailowitsch tätigen Anteil; erstere beschossen die von den Meuterern besetzten Festungswerke. In Kronstadt schlossen sich in der Nacht vom 4./5. August mehrere Matrosenequipagen den meuternden Torpedo- und Sappeurkompagnien an; der Aufstand wurde jedoch bereits am nächsten Morgen unterdrückt; eine Anzahl von Seeoffizieren fand im Kampfe gegen die Meuterer den Tod, u. a. starb der Kontreadmiral Beklemyschew an den erhaltenen Wunden. Am 1./2. August meuterte ein Teil der Besatzung des Panzerkreuzers „Pamjat Asowa“, des Flaggschiffes der Artillerie-Lehrabteilung; der treu gebliebene Teil der Besatzung lieferte in Reval die Meuterer den Behörden aus. Die übrigen Fahrzeuge des Lehrgeschwaders, kleine Kreuzer „Abrek“ und „Wojewoda“, Schulschiff „Wojn“, Zerstörer „Pospjäschny“ und Torpedoboote „106“ und 107“, die von „Pamjat Asowa“ beschossen wurden, blieben unbeschädigt; „Abrek“, der auf den Strand lief, kam ohne fremde Hilfe frei. Eine Meuterei auf dem Schulschiff „Riga“ wurde im Keime erstickt.

— Die fertige Flotte. Der Marineminister besichtigte im Juli und August sämtliche in Dienst befindlichen Schiffe der Ostseeflotte; er erließ eine Verfügung, durch die den Schiffen der Lehrabteilungen in Anbetracht der kurzen zur Verfügung stehenden Ausbildungszeit verboten wird, ohne seine ausdrückliche Erlaubnis Kronstadt anzulaufen.

Die Schiffe der Lehrabteilung des Kadettenkorps traten am 26. August in die armierte Reserve; nur „General-Admiral“ blieb noch zur Ausbildung von Unteroffizierschülern in Dienst.

Die Seekadettenschulschiffe „Sslawa“, „Zessarewitsch“ und „Bogatyr“ traten am 2. September von Kronstadt aus unter Führung des Kontreadmirals Bosstrem eine achtmonatige Auslandreise an.

Am 19. August stieß das aus Transund zurückkehrende Torpedoboot „32“ auf ein unbekanntes Riff und sank; die Mannschaft konnte gerettet werden.

— Organisation. Der neu zu bildende Generalstab der Marine wird aus der Mobilmachungsabteilung und der strategischen Abteilung bestehen; letztere umfaßt ein Dezernat für die Operationen der russischen Flotte, eins für die Sammlung von Nachrichten über fremde Marinen und eine kriegsgeschichtliche Abteilung. Zu den Obliegenheiten des Generalstabes gehört außer der Ausarbeitung der Operationspläne auch die Aufstellung neuer Schiffbauprogramme, die Regelung der Organisation und Dislokation der Seestreitkräfte und die Bearbeitung von Fragen des Seekriegsrechts.

Als Kommandeur der Unterseeboots-Lehrabteilung in Libau fungiert ein Flaggoffizier, der direkt dem Hafenkommandanten untersteht; der Gehilfe des Kommandeurs ist gleichzeitig Kommandant des Mutterschiffes; zum Stabe der Abteilung gehören ferner drei ältere Offiziere. Zur Prüfung der in der Abteilung ausgebildeten Offiziere und Mannschaften ernennt der Minister eine besondere Kommission unter dem Vorsitz eines von ihm bestimmten Offiziers, in welcher der Kommandeur, sein Gehilfe und die genannten Offiziere einen Sitz haben. Falls das Stammpersonal der Abteilung 50 Köpfe übersteigt, wird ein besonderer Kompagnieführer ernannt.

Nach den „Birshewyja Wjädemosti“ beabsichtigt die Marineverwaltung, die 20 Flottenequipagen der Baltischen Flotte in 5 zusammenzuziehen, von denen 1 in St. Petersburg, 4 in Kronstadt stationiert würden, sowie die 8 der Schwarze Meer-Flotte in einer einzigen zu vereinigen. Jede Equipage wird 6000 Mann umfassen, die in 24 Kompagnien gegliedert sind. Kommandeur wird ein Kontreadmiral sein, dem zwei Gehilfen im Range des Kapitäns 1. Klasse zur Seite stehen, einer für den Frontdienst, einer für den Verwaltungsdienst.

— Personal. Auf Befehl des Zaren legte der Großfürst Alexander Michailowitsch den Befehl über das praktische Geschwader zum Schutz der Ostseeküste

Digitized by Google

nieder; der Kommandeur der Torpedofahrzeuge dieses Geschwaders, Kapitän 1. Ranges Knjasjew, übernahm das Kommando über alle Schiffe und Fahrzeuge, die zur Zeit für den Schutz der Ostseeküste in Dienst sind.

Am 30. Juli starb der Vizeadmiral Besobrasow, während des Krieges nach dem Tode des Admirals Makarow zeitweise Chef des I. Geschwaders des Stillen Ozeans.

Der Kontreadmiral Jessen erhielt einen Allerhöchsten Verweis wegen des schlechten Zustandes der Schiffe, die unter seinem Kommando von Ostasien zurückgekehrt.

Die wegen Übergabe des „Bjädowy" verurteilten Offiziere meldeten Revision an.

— Ausbildung. Die Aufnahmebedingungen für die Ingenieurschule Kaiser Nikolai I. in Kronstadt sind geändert: Zur Aufnahmeprüfung werden zugelassen junge Leute aller Stände im Alter von 16 bis 19 Jahren, die eine höhere Lehranstalt (Gymnasium oder Realschule) oder eine Militärschule mit Erfolg besucht haben. Die Eintrittsprüfung erstreckt sich auf Mathematik, Physik, Russisch und Zeichnen. Für 1906 sind 6 Stellen für Schiffbauingenieuraspiranten und 50 für Maschineningenieuraspiranten frei.

In Kronstadt hat sich eine Gesellschaft der Offiziere der Flotte gebildet, deren Zweck die fachwissenschaftliche Weiterbildung der Offiziere ist. Aktive Mitglieder können alle die Offiziere und Ärzte werden, die pro Jahr eine schriftliche Abhandlung einreichen; die übrigen Mitglieder heißen lernende. Der Marineminister ist Ehrenvorsitzender; der Chef des Marinehauptstabes und die Geschwaderchefs sind Ehrenmitglieder. Die Gesellschaft tritt in den Monaten Oktober bis April in Aktion; in den Sitzungen werden die eingereichten Abhandlungen sowie fachwissenschaftliche Aufsätze der russischen und fremden Fachblätter besprochen, Vorlesungen von besonders dazu aufgeforderten Personen gehalten, Kriegsspielübungen veranstaltet. Eine Zeitschrift wird 14täglich herausgegeben; jährlich wird eine Preisarbeit gestellt.

Am 1. Oktober beginnen die durch den Krieg unterbrochenen kriegswissenschaftlichen Kurse auf der Nikolai-Marineakademie von neuem. Die Dauer beträgt zweimal 6 Wintermonate. Zugelassen werden Stabsoffiziere und Leutnants, die irgend einen Kursus auf einer der Akademien oder einen der Artillerie- oder Torpedokurse absolviert haben. Die Zahl der Hörer ist auf 15 festgesetzt.

— Schiffbau. Am 18. Juli lief der am 28. Mai 1905 auf Stapel gelegte Minentransportdampfer „Jenissei" auf der Baltischen Werft in St. Petersburg vom Stapel. Länge 97,8 m, Breite 14 m, Tiefgang 4,4 m, Deplacement 2926 Tonnen, 4700 indizierte Pferdestärken, 17 Seemeilen Geschwindigkeit, 580 Tonnen Kohlen, zwei Maschinen, 12 Belleville-Kessel. Armierung: 12 cm-SK., 7,5 und 4,7 cm-SK. Die Hauptmechanismen und Minenräume sind durch Panzerdeck geschützt.

Die in Frankreich erbauten, kürzlich fertiggestellten Zerstörer „Moschtschny", „Lichoi" und „Issposnitelny" erhalten auf der Baltischen Werft eine Verstärkung der Armierung durch eine 7,5 cm-SK.; auch werden Schienen und Einrichtungen zum Minenwerfen eingebaut.

In Libau trafen im Juli acht bei Krupp in Kiel gebaute Zerstörer ein: „Ingenieur-Mechanik Dmitrijew", „Ingenieur-Mechanik Swjärew", „Bditelny", „Bojewoy", „Burny", „Wnimatelny", „Wnuschitelny" und „Wynossliwy" von 350 Tonnen und 27 Seemeilen Geschwindigkeit. Bei der dreistündigen Abnahmefahrt überschritten sämtliche Boote die geforderte Geschwindigkeit, indem sie 27,6 bis 28,72 Seemeilen liefen. Diese Boote waren die letzten von den zehn bei Krupp bestellten. Vier Torpedobootszerstörer: „Wssadnik" und „Gaidamak" von 580 Tonnen sowie „Amurjetz" und „Ussurjetz", die statt der geforderten 25 Seemeilen 26 Seemeilen liefen, waren schon früher abgeliefert.

Die für die Amurflottille bestimmten zehn Kanonenboote wurden von der Bauwerft abgenommen; sie werden in zerlegtem Zustande nach Wladiwostok geschafft und

Digitized by Google

werden im nächsten Frühjahr ihre Tätigkeit auf dem Amur beginnen („Mongol", „Orotschanin", „Burjat", „Syrjanin", „Sibirjak", „Korel", „Kirgis", „Kalmyk", „Wogul", „Wotjak").

Die in Ochta erbauten Torpedoboote „Twerdy", „Totschny", „Trewojny" von 245 Tonnen sowie „Leutnant Malejew" und „Ingenieur-Mechanik Anastassow" von 297 Tonnen werden in zerlegtem Zustande nach Wladiwostok übergeführt.

Die Kommission zur Beratung des neuen Linienschiffsprojektes verwarf ein Projekt des Schiffbauingenieurs Guljajew von 20 000 Tonnen — trotz der Vorzüge bezüglich der hohen Schwimmfähigkeit des Schiffes — wegen ungünstiger Stabilitätsverhältnisse (zuviel Schwingungen in der Minute) und zu großer Breite bei geringem Tiefgang. Man entschied sich für einen Typ von 20 000 Tonnen und 21 Seemeilen Geschwindigkeit. Angebote sollen von den russischen Werften eingefordert werden.

— Werkstattschiffe. Die Transportdampfer „Kronstadt", „Angara" und „Xenia" sind als Werkstattschiffe eingerichtet; sind sie einem Geschwader zugeteilt, so untersteht der Leiter der Werkstätten dem Geschwaderingenieur, andernfalls dem Stationsingenieur des betreffenden Hafens. Das Personal der Werkstätten umfaßt auf:

	„Kronstadt"	„Angara"	„Xenia"
Leiter	1	1	1
Werkmeister	1	1	—
Zeichner	2	2	1
Buchhalter	2	2	1
Schreiber	1	1	1
Maschinisten für Dynamomaschinen	2	2	1
= = Motoren	2	2	1
Vorarbeiter	7	7	6
Handwerker 1. Klasse	50	45	12
= 2. =	53	55	6
Materialienverwalter	1	1	1

— Unterseeboote. 18 Unterseeboote befinden sich in Wladiwostok, die übrigen in Libau; anfänglich ergaben sich Schwierigkeiten mit den Benzinmotoren infolge Gasentwicklung im Maschinenraum; am besten bewährt sich der „Protector" nach dem System „Lake".

In die Listen der Flotte sind die in Bau befindlichen Unterseeboote „Karp", „Kambala" und „Karaff" aufgenommen.

— Ausrangierung. Torpedoboote „30", „43", „65" sind ausrangiert.

— Funkentelegraphie. An der russischen Ostseeküste, an der des Finnischen und Bottnischen Meerbusens, werden Funkentelegraphenstationen errichtet, und zwar zwei Großstationen (30 000 Rubel), denen Offiziere vorstehen, und sechs normale Stationen (85 000 Rubel), die von Unteroffizieren geleitet werden. Die Stationen sind Nikolaistadt, Bomarsund, Åbo, Aspö, Reval, Dagö, Parkalaund; der 8. Punkt ist noch nicht bestimmt. Die Anlage wird von dem Funkentelegraphenspezialisten der Flotte, dem Kommandanten des Minentransportschiffes „Jenissei", geleitet.

— Handelsflotte. Mit einem Grundkapital von 6 Millionen Rubel bildete sich eine neue Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft, der russische Lloyd, dessen Schiffe Getreide und andere Waren aus allen Häfen des Baltischen, Schwarzen und Asowschen Meeres nach Häfen des Mittelmeeres, des Kontinents und Großbritanniens verfrachten werden, sowie Petroleum und Naphthaprodukte aus Batum nach arabischen, indischen und persischen Häfen transportieren sollen.

Digitized by Google

Österreich-Ungarn. Lissafeier. Am 20. Juli wurde der 40. Gedenktag der Seeschlacht bei Lissa in der ganzen österreichisch-ungarischen Marine festlich begangen. Das Geschwader war an diesem Tage vor Lissa anwesend, wo auf dem Friedhof der 1866 Gefallenen eine kirchliche Feier stattfand, an der auch der Marinekommandant Graf Montecuccoli teilnahm. Im Laufe der Manöver besuchte Erzherzog Franz Ferdinand ebenfalls den Friedhof und legte im Namen des Kaisers einen Kranz nieder.

— Unfall. Ende Juli traf während einer Schießübung von S. M. S. „Habsburg" und „Arpad" ein 7 cm-Geschoß ins Fallreep des etwa 7500 m entfernten Linienschiffes „Erzherzog Karl"; ein Mann wurde schwer, zwei Mann leicht verletzt; das Fallreep und ein Boot wurden zerstört.

— Geschwadertätigkeit. Ende Juli befand sich das Übungsgeschwader in Pola. Am 3. August abends begab sich das Geschwader nach Triest, auf der Überfahrt fanden Nachtschießübungen statt. In den nächsten Tagen wurden in der Nähe von Borigno die Preisschießübungen abgehalten. Von der 1. Division ging „Babenberg" als Sieger hervor, das Resultat der 2. Division ist noch nicht bekannt.

Mitte August wurde unter Beteiligung des gesamten Übungsgeschwaders eine mehrtägige Angriffsübung auf Pola durchgeführt. Als Angreifer fungierte die 1. Division („Habsburg", „Arpad", „Babenberg", „Erzherzog Karl", „Aspern", die A-Kreuzergruppe [„St. Georg", „Kaiser Karl VI.", „Szigetvar" und „Zenta"]). Die Anfangsstellung für den Angreifer war Lussin. Pola wurde, abgesehen von den festen Verteidigungswerken, noch von der 2. Division („Monarch", „Wien", „Budapest") verteidigt. Die Übung wurde besonders dadurch interessant, daß dem Verteidiger die Luftschifferabteilung des 2. Festungsartillerie-Regiments zur Verfügung stand und somit eine weitgehende Ausnutzung von Fesselballons möglich war.

Die Angriffsflotte erschien in der Nacht vom 13. zum 14. August abgeblendet vor Pola. Der Fesselballon sichtete sie trotz der dunklen Nacht auf etwa 10 Seemeilen. Die telegraphische Mitteilung von dem Nahen des Gegners alarmierte die ganze Verteidigungslinie. Die Küstenforts, festen Lichtsperren und Suchscheinwerfer traten in Tätigkeit. Der Ballon dirigierte die Scheinwerfer und konzentrierte sie auf das Geschwader. Infolgedessen drehte das Geschwader nach Süden ab. Gegen 2 Uhr nachts meldete der Ballon angreifende feindliche Torpedoboote und richtete wieder den Scheinwerfer auf die Boote. Zwei Boote kamen bis an die Hafeneinfahrt und setzten einen Küstenpanzer außer Gefecht. Die Boote wurden gleichfalls als gefechtsunfähig erklärt. Das Geschwader hatte sich inzwischen außerhalb der Scheinwerferreichweite in zwei Gruppen geteilt; eine Gruppe erschien jetzt vor der nordwestlichen Einfahrt der Reede von Fasana und setzte seine Torpedoboote gegen die Küstenpanzer an. Der Ballon entdeckte abermals die Fahrzeuge; die Werke und die 2. Division schlugen den Angriff ab. Die Übung war mit diesem Erfolge des Verteidigers beendet; ein Torpedoboot des Angreifers lief bei Brioni Minone auf und verlor die Schraube.

An einem der folgenden Manövertage wurde gelegentlich eines Landungsmanövers ein Fesselballon auf einem Schiffe des Geschwaders verwendet, um geeignete Landungspunkte an der Küste auszusuchen und die Stellung und die Werke des Gegners, der die Küste besetzt hielt, zu erkunden. Bei dieser Verwendung des Ballons auf einem Linienschiff traten doch einige Schwierigkeiten in die Erscheinung, die die Brauchbarkeit des Fesselballons für solche Zwecke fraglich erscheinen lassen. Infolge des geringen zur Verfügung stehenden freien Raumes an Oberdeck eines modernen Schiffes ist der Aufstieg vom Schiff aus sehr schwierig, ganz abgesehen davon, daß der Ballon schon bei geringer Luftbewegung gegen den einen oder anderen Takelageteil stößt und die Hülle beschädigt wird. Die zweite Gefahr besteht darin, daß Funken, die aus dem Schornstein entweichen, die Hülle treffen und in wenigen Augenblicken eine Katastrophe herbeiführen können. Bei den Nachtmanövern, die oben geschildert wurden, erwies sich der Ballon als sehr brauchbar; er wurde durchschnittlich auf 350 m Höhe gehalten.

Digitized by Google

Am 17. August wurde eine Vorübung des bei den großen Manövern beabsichtigten Landungsmanövers unter Beteiligung von Armeeteilen abgehalten. Auf „St. Georg", „Kaiser Karl VI." und „Szigetvar" wurden 16 Kompagnien eingeschifft und in Bado mit Booten und Flößen gelandet.

— Manöver. Den kombinierten Armee- und Marinemanövern, die Mitte September in Dalmatien stattfanden, lag folgende Generalidee zugrunde: „Nordöstlich von Gravosa beabsichtigt eine starke Angriffsflotte zu landen, nachdem die hier vorhandenen schwimmenden Streitkräfte des Gegners vernichtet und die feindlichen Landtruppen aus der nächsten Nähe der Küste vertrieben sind. Die gelandeten Truppen haben die Aufgabe, die Eisenbahnstrecke Trebinje—Castelnuovo zu unterbrechen; sie rücken bis Hum und Uskoplje vor, treffen dort auf ein stärkeres Entsatzkorps, das den Gegner nach der Küste zurückwirft und zur Einschiffung zwingt. Das Manöver wird bis zum Schlusse durchgeführt. Der Marine fällt die Aufgabe der ersten Einschiffung und des Transports der zu landenden Truppen nach der Landungsstelle zu, ferner die Sicherung der Landung, die Deckung des Rückzuges und die zweite Einschiffung."

Das Manöver wurde im großen und ganzen programmäßig durchgeführt, Einzelheiten sind nicht bekannt geworden. Die Einschiffung der zu landenden Truppen fand am 11. September in Spalato statt. Acht Lloyddampfer standen zur Verfügung. Es wurden eingeschifft das 22. Infanterie-Regiment, das 23. und 37. Landwehrinfanterie-Regiment, eine Eskadron Landesschützen, eine Gebirgsbatterie, eine schmalspurige Batterie, eine Telegraphen- und Telephonabteilung, eine Maschinengewehrabteilung und ein Kriegsbrückentrain. Die 1. Division und die A-Kreuzergruppe convoyierten den Transport nach der Landungsstelle.

Am 15. August fand nach dem Landungsmanöver vor Gravosa eine Flottenparade vor Erzherzog Franz Ferdinand statt. Nach Beendigung der Manöver kehrten die Schiffe nach Pola zurück.

— Material. Mit dem 20. September wurde das Übungsgeschwader aufgelöst. Es stellten außer Dienst und gingen in das Reserveverhältnis über: „Habsburg", „Kaiserin Elisabeth", „Zenta", „Aspern", „Huszar". Das Flaggschiff der 1. Division wurde nach dem Ausscheiden von „Habsburg" das Linienschiff „Erzherzog Karl". Das Reservegeschwader wird gebildet aus: „Monarch" (Flaggschiff), „Wien", „Budapest", „Kaiser Karl VI.".

Am 30. August lief der Torpedobootsjäger „Wildfang", das dritte Boot dieser Serie (431 Tonnen), auf dem Stabilimento tecnico in Triest vom Stapel.

Schweden. Vom 1. Oktober d. Js. ab wird das Kanonenboot „Rota" aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen und tritt zur Klasse der Übungsschiffe; die Korvette „Balder" — bisher Übungsschiff — wird den Kasernenschiffen zugeteilt. Auf beiden Schiffen werden die Geschütze entfernt.

— Neubauten. Auf dem Panzerkreuzer „Fylgia", an dessen Fertigstellung mit Eifer gearbeitet wird, sind alle Panzertürme eingebaut, so daß nur noch Geschütze und Lafetten aufzustellen und einige Maschinen zu vervollständigen sind.

Der Bau von zwei für das Jahr 1906/07 bewilligten Torpedobooten ist der Königlichen Werft in Karlskrona übertragen worden. Auf derselben Werft wird zur Zeit auch das Kanonenboot „Edda" in ein Streuminenfahrzeug umgebaut; das ursprünglich in Aussicht genommene Kanonenboot „Gunhild" ist für diesen Zweck zu klein. Daselbst wird auch das Kanonenboot „Blenda" demnächst als Werkstattschiff eingerichtet werden.

— Außerdienststellungen. Die Seekriegsschul-Abteilung (Küstenpanzerschiff „Dristigheten" und Korvette „Saga") und die Schiffsjungen-Abteilung (Schulschiffe „Najaden", „Jarramas", „Gladan", „Falken", Hulk „Nordenskjöld" und Hulk „Norrköping")

Digitized by Google

sind am 13. September d. Js. aufgelöst worden. Die Schiffe werden zunächst in erste Bereitschaft und später außer Dienst gestellt.

Das Küstengeschwader ist am 24. September aufgelöst worden. Mit Ausnahme des Unterseebootes „Hajen" und des künftigen Werkstattschiffes „Blenda" sind alle Schiffe in erste Bereitschaft gestellt worden. „Hajen" und „Blenda" sind in zweiter Bereitschaft bzw. außer Dienst. Das Kanonenboot „Disa" behält seine Besatzung an Bord und steht zur Verfügung des Stationschefs in Stockholm.

— Lufttorpedo. Mit dem Lufttorpedo des Majors Unge haben wieder Schießversuche auf dem Schießplatze von Marma stattgefunden. Die Torpedos haben ein Kaliber von 10 cm und sind mit 1,6 kg nasser Schießbaumwolle geladen. Das Geschütz oder der „Torpedowerfer" ist 1,7 m lang und so leicht, daß ein Mann es leicht unter dem Arme tragen kann. Die Versuche ergaben, daß mit diesem leichten Material bis auf 2600 m geschossen werden konnte und die Wirkung so groß war, daß an der Aufschlagstelle ein Loch von 2 m Durchmesser und Tiefe gegraben und Steine nach allen Richtungen hin 50 bis 100 m weit fortgeschleudert wurden.

— Unterseeboot. Da die Versuche mit dem Unterseeboote „Hajen" noch nicht eingehend genug gewesen sind, hat der Marineminister keinen Vorschlag für den Bau eines neuen Unterseebootes vorgelegt.

Norwegen. Die Marineleitung soll beabsichtigen, den von der englischen Regierung nach Stavanger verkauften Kreuzer „Phöbe" anzukaufen und als Übungsschulschiff für die Kadetten zu verwenden. Bei seinen Abmessungen (2600 Tonnen Deplacement, 5000 ind. Pferdestärken und 19 Knoten Geschwindigkeit) würde nach Ansicht der norwegischen Presse das Schiff für diesen Zweck sehr gut geeignet sein und einem lange gefühlten Mangel abhelfen.

Nach Auflösung des Herbstübungsgeschwaders werden die Küstenpanzerschiffe „Harald Haarfagre" und „Norge" und der Aviso „Heimdal" nach der Außerdienststellung ihre Besatzungsstämme an Bord behalten.

Dänemark. Außerdienststellungen. Das Kanonenboot „Guldborgsund", die Torpedoboote „Hvalrossen" und „Springeren", welche zum Fischereischutz in der Ost- und Nordsee in Dienst waren, haben am 28. Juli, Kanonenboot „Grönsund" und Vermessungsschiff „Willemoes" am 31. Juli, Kanonenboot „Falster" am 31. August d. Js. außer Dienst gestellt.

Griechenland. In Stettin ist der Torpedobootszerstörer „Nike" für die griechische Marine vom Stapel gelaufen. Deplacement 350 Tonnen, Länge 67 m, Breite 6,6 m. Die Fahrgeschwindigkeit soll 30 Knoten betragen. Armierung: zwei 7,6 cm-, vier 5,7 cm-Geschütze und zwei Torpedoausstoßrohre.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Die „Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde" über die Kämpfe der deutschen Truppen in Südwestafrika.

Mit der Herausgabe der „Vierteljahrshefte" über die Kämpfe der deutschen Truppen in Südwestafrika hat sich die kriegsgeschichtliche Abteilung des Großen Generalstabes ein großes Verdienst und die Dankbarkeit weiter Bevölkerungskreise erworben. In fesselnder und anschaulicher Weise wurde in den bisher erschienenen drei Heften der Feldzug gegen die Hereros geschildert. Das erste Heft gibt die Vorgeschichte des Aufstandes, legt die geographische und militärische Situation dar und behandelt den Ausbruch der Unruhen und in einem besonderen Kapitel den Siegeszug der Kompagnie Franke. Das zweite Heft berichtet von dem so verlustreichen Gefecht bei Owikokorero und von den Kämpfen bei den Onjati-Bergen, die bekanntlich wegen der starken zahlenmäßigen Überlegenheit des Feindes nicht immer von nachhaltigem Erfolg begleitet waren. Im dritten Heft endlich wird der große Entscheidungskampf am Waterberg und der Untergang des Hererovolkes beschrieben. Dies Heft ist es vornehmlich, welches uns eindringlich bekannt macht mit den außerordentlichen Strapazen und Entbehrungen, welche unsere braven, heldenmütigen Truppen im Kampf mit dem todesverachtenden und heimtückischen Feind zu bestehen hatten und welches voll die häufig unüberwindlich erscheinenden Schwierigkeiten der Kriegführung in dem unwirtlichen und unübersichtlichen Gelände erkennen läßt. Insonderheit den heldenmütigen Opfermut so vieler Patrouillen und die nur bei heroischer Energie möglich gewesenen Marsch- und Kampfleistungen der einzelnen Truppenteile müssen in jedem deutschen Patrioten warme Gefühle der Dankbarkeit erwecken für alle, welche für die Ehre und den Ruhm des Vaterlandes dort unten fochten.

Der Stil und die ganze Anlage der Hefte passen sich glücklich ihrer Aufgabe an, „in gemeinverständlicher Form ein anschauliches Bild des entsagungsvollen Lebens der Truppen im Felde und ihres tapferen Verhaltens im Gefecht zu geben." Wenn daher auch, und dies wird im Vorwort zum ersten Heft auch noch weiter angedeutet, die Hefte keinen Anspruch auf geschichtliche Zuverlässigkeit machen wollen, so wäre ihnen doch im Interesse eines dauernden Wertes eine gründlichere Durcharbeitung zu wünschen gewesen. Bei dem an sich lobenswerten Bestreben, möglichst bald mit den Heften an die Öffentlichkeit zu treten, hat der Bearbeiter leider eine große Reihe von Widersprüchen und Ungenauigkeiten der Darstellung übersehen. Diese Widersprüche und Ungenauigkeiten bestehen einmal zwischen verschiedenen Stellen der Hefte, dann vor allem aber auch zwischen den Heften und den bereits früher erschienenen entsprechenden Darstellungen des Admiralstabes der Marine (Beihefte zur „Marine-Rundschau" 1905; diese beschränken sich lediglich auf eine Darstellung der Operationen des „Habicht"-Korps und der Marineinfanterie). Diese Widersprüche sind so erheblicher Art, daß es im Interesse einer zukünftigen einheitlicheren Darstellung notwendig erscheint, wenigstens auf zwei der hervorstechendsten Fälle, Karibib und Omaruru, aufmerksam zu machen. Dies wird am besten durch eine Gegenüberstellung der betreffenden Texte*) im Wortlaut geschehen:

1. Karibib.

„Marine-Rundschau", I. Beiheft, S. 2/3:

„Der Führer, Kapitänleutnant Gygas, Erster Offizier S. M. S. »Habicht«, erhielt Befehl, nach Karibib zu gehen[1]) und diesen Ort zu sichern,

[1]) Gygas traf am 19. abends in Karibib ein.

„Vierteljahrshefte" I, S. 33:

„Als dringendste Aufgabe[1]) war der Entsatz Zülows anzusehen, für den man namentlich deswegen besorgt sein mußte, weil er

[1]) Der Abteilung Gygas.

*) Zur besseren Übersicht sind einzelne Worte und Sätze durch Sperr- oder Fettdruck hervorgehoben.

Digitized by Google

die Verbindung mit Swakopmund unter allen Umständen aufrechtzuerhalten, weitere Unternehmungen jedoch, wenn nicht dringend geboten, in Anbetracht der geringen Stärke des Landungskorps zu unterlassen."

S. 7:

„Der Kommandant des »Habicht« hatte die Wichtigkeit der Bahnverbindung Swakopmund — Karibib sofort richtig erkannt und deren Wiederherstellung und Sicherung als Hauptaufgabe aufgefaßt. Ohne Bahn wäre es später den bereits von Hause abgegangenen Hilfskräften nur nach Wochen und unter großen Anstrengungen gelungen, den 120 km breiten Wüstengürtel der Namib zu durchqueren."

S. 7:

„Von dem Versuch, durch einen Vorstoß nach dem Osten mit dem Korps Zülow Verbindung zu erlangen, mußte nach Lage der Dinge zunächst Abstand genommen werden. Einmal hätte die abmarschierende Abteilung kaum die halbe Stärke des Korps Zülow[2]) erreicht; außerdem wäre dadurch Karibib und die Bahnlinie von allen Streitkräften wiederum entblößt und der ganze durch das Eintreffen S. M. S. »Habicht« errungene Vorteil wieder verloren worden."

S. 8/9:

„Inzwischen war in Karibib das Wiederherstellen der Bahn rüstig vorwärts geschritten. Dem dortigen Führer, Kapitänleutnant Gygas, standen zur Verfügung 52 Mann von S. M. S. »Habicht« und die in Karibib vorgefundenen Leute. Von diesen annähernd 100 Mann waren, wie bereits gesagt, höchstens 40 waffenfähig. Die übrigen wurden deshalb zu den nötigen Arbeiten am Orte selbst verwandt. Die für militärische Unternehmungen verfügbare kleine Schar war der dreifachen Aufgabe, vor welche sie sich gestellt sah, nicht gewachsen. Einmal und in erster Linie sollte die Bahnverbindung Swakopmund—Karibib wiederhergestellt und geschützt werden, ferner Karibib selbst gesichert und schließlich versucht werden, mit Zülow Verbindung zu erlangen. Es waren deshalb sofort nach dem Eintreffen in Karibib alle nur irgend noch entbehrlichen Mannschaften von S. M. S. »Habicht« erbeten worden, die denn auch, 28 an der Zahl, unter Leutnant zur See Eckolt am 21. abends eintrafen."

S. 9:

„Dieser Zwischenfall[3]) zwang zur Verstärkung der Besatzung auf Kubas um 10 Mann. Die noch in Karibib verbleibenden Mannschaften wurden so verteilt, daß 30 Mann westwärts die Bahnlinie wieder herstellten, nur einen geringen Vorrat an Lebensmitteln mitgenommen hatte. Die Abteilung hatte den Auftrag, zunächst Karibib zu sichern, demnächst mit der Bahn weiter vorzudringen und die Verbindung mit der Abteilung Zülow in Okahandja wiederherzustellen."

S. 33/34:

„Am 19. abends traf die Abteilung in Karibib ein, das von 125 Mann unter Oberleutnant Kuhn besetzt und zur Verteidigung eingerichtet war.

Da Karibib selbst nicht bedroht war — es hatten sich bisher nur vereinzelte Hereros an der Bahn Swakopmund—Karibib gezeigt —, konnten etwa 40 Mann der Stationsbesatzung die Entsatzkolonne verstärken. Am nächsten Tage traf mittags noch ein zweiter, von Kapitän Gudewill aus Swakopmund nachgesandter Transport von einem Offizier und 29 Mann mit einer Revolverkanone und einem Maschinengewehr ein, so daß die Gesamtstärke der zum Entsatz verfügbaren Kräfte nunmehr 125 Mann mit drei Revolverkanonen und zwei Maschinengewehren betrug."

---

[2]) Zülow hatte 200 Mann.

[3]) Der Angriff von 100 Hereros gegen Kubas, das östlich von Karibib liegt, am 21. Januar.

Digitized by Google

30 Mann ostwärts auf der Bahnlinie vorgehen sollten, um zu erkunden, wie weit diese noch benutzbar sei. Der Rest[4]) verblieb zur Sicherung Karibibs am Platz."

S. 10:

„An diesem Tage[5]) war dort morgens 11 Uhr ein von Okahandja entkommener, mehrfach verwundeter Viehtreiber eingetroffen und hatte die Sicherung jenes Ortes durch Zülow, welcher mit seinen beiden Zügen bereits vor Tagen dort angelangt sei, gemeldet.

Damit war die Sorge um dieses Korps beseitigt. Diese Nachricht beruhigte umsomehr, als der am nächsten Morgen, am 23., zur Wiederherstellung der vorerwähnten Brücke entsandte Zug bereits bei km 205 wegen gänzlicher Unbefahrbarkeit der Strecke umkehren mußte." . . . . . „Dies[6]) konnte um so unbedenklicher geschehen, als aus der Heimat die Anweisung eingetroffen war, mit dem weiteren Vorgehen auf das Eintreffen der unterwegs befindlichen Verstärkungen zu warten."

S. 10:

„Durch die anderen[7]) wurde jedoch die Gewißheit erlangt, daß Omaruru sowohl wie Windhuk,[8]) wenn auch eingeschlossen, so doch auf Wochen noch sicher seien, und daß Befürchtungen für diese Orte nicht vorlägen. Nachricht über die erwarteten Verstärkungen mit Zeit der Ankunft waren mit jedem Boten an die einzelnen Plätze mitgegeben worden. Otjimbingue war zunächst noch frei."

S. 25:

„In Okahandja war am 11. die von Windhuk abgesandte Verstärkungsabteilung, bestehend aus einem Offizier, sechs Unteroffizieren, elf Mann, begleitet vom Bergrat Duft, ungefährdet eingetroffen. Sie fand die Einwohnerschaft bereits in lebhafter Erregung. Die Station war zur Verteidigung vorbereitet, die Türme mit Posten besetzt und die Besatzung durch Mannschaften des Beurlaubtenstandes verstärkt."

S. 41/42:

„In Anbetracht der Nähe zahlreicher Feinde und der einlaufenden Meldungen über sehr umfangreiche Gleiszerstörungen östlich Waldau erwog Oberleutnant v. Zülow den Weitermarsch zu Fuß, mußte hiervon aber wegen der Unmöglichkeit, die mitgeführte Munition (50 000 Patronen) und sonstiges gerettetes Kriegsmaterial auf Karren mitzuführen, Abstand nehmen.[2]) Er ordnete statt dessen die Sicherung des Eisenbahnzuges an, der mit Wellblechplatten, gefüllten Reis-, Hafer- und Kohlensäcken gepanzert wurde. Außerdem wurde in den Zug ein Wagen mit Schienen und reichlichem Handwerkszeug zur Instandsetzung der beschädigten Gleise eingeschoben. Alle diese Arbeiten wurden während des 14. und der Nacht zum 15. beendet. An Schlaf war bei dem auch nachts ununterbrochen anhaltenden Schießen des Feindes von den nahen Höhen nicht zu denken. Die Aufklärung in östlicher und nordöstlicher Richtung hatte überall die Anwesenheit zahlreicher Hereros festgestellt. Oberleutnant v. Zülow entschloß sich, die Station Waldau als zu gefährdet aufzugeben."

S. 42:

„Oberleutnant v. Zülow übernahm nunmehr das Kommando in Okahandja und besetzte mit der auf rund 200 Mann angewachsenen Besatzung außer der Station auch noch den Bahnhof und den Panzerzug. Unverzüglich wurden alle erforderlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Verteidigungsfähigkeit der Station und zur Gesunderhaltung der Besatzung getroffen."

S. 43:

„Am 20. Januar machte Oberleutnant v. Zülow den Versuch, mit dem Panzerzuge in der Richtung auf Karibib vorzudringen, um hierdurch die Verbindung mit Swakopmund wiederzugewinnen. 8 km westlich Waldau wurde jedoch eine etwa 20 m lange Eisenbahnbrücke zerstört vorgefunden. Bei dem Versuch, sie wiederherzustellen, kam es mit den angreifenden Hereros zu einem sehr heftigen Gefecht, in dem die 70 Mann

4) 41 Mann.

5) Am 22. Januar.

6) Einstellung der Bahnarbeiten ostwärts infolge der unaufhörlichen Regengüsse.

7) Von Kapitänleutnant Gygas entsandten Boten.

8) Wo sich 230 Mann („Vierteljahrshefte" I, S. 26) befanden.

2) Also am 14. Januar.

Digitized by Google

starke Besatzung des Zuges vier Tote und vier Verwundete einbüßte, während die Hereros allein 50 Tote auf dem Platze ließen.

In der nächsten Zeit wurden fast täglich weitere Aufklärungs- und Patrouillengänge unternommen, besonders in der Richtung nach Osona hin, von wo aus man Hilfe erwartete."

S. 34:

„Ein Versuch, das zwei bis drei Tagemärsche entfernt liegende Okahandja nunmehr durch Fußmarsch zu erreichen, **wurde nicht gemacht.**[3]) Von dem Schicksal der Kolonne Zülow fehlte immer noch jede Nachricht. Endlich[4]) am 22. mittags traf durch einen verwundeten Boten die Meldung des Oberleutnants v. Zülow ein, daß er Okahandja erreicht und sich dort stark verschanzt habe. Zwei Tage darauf ging aus Otjimbingue, das ebenfalls von den Hereros eingeschlossen war, von dem dortigen Befehlshaber, Leutnant a. D. v. Frankenberg, die Bitte um Unterstützung ein. Auch über die ernste Lage in Omaruru war man in Karibib durch einige am 19. von Omaruru abgesandte Boten unterrichtet. Stabsarzt Kuhn hatte außer einem Bericht über die Ereignisse einen Plan zu einem Entsatzversuch mitgesandt, um das Zusammenwirken einer Entsatzkolonne mit der Besatzungstruppe sicherzustellen. Kapitän Gudewill sah **indessen** die Sicherung der Bahn als seine wichtigste Aufgabe an und hielt in der Ansicht, in Karibib seine Kräfte zusammenhalten zu müssen, das Marine-Detachement daselbst fest. **So blieben die umlagerten Orte zunächst ohne Hilfe."**

[3]) Zülow hatte für diese Entfernung unter vorwiegender Benutzung der Eisenbahn schon in den Tagen um den 14. herum 3½ Tage gebraucht!

[4]) Gygas war am 19. abends in Karibib eingetroffen!

Es kann hier nicht entschieden werden, ob die optimistische Auffassung der Vierteljahrshefte über die Sicherheit Karibibs zu der in Frage stehenden Zeit gerechtfertigt ist, es wird aber darauf hingewiesen, daß die Hefte selbst an anderer Stelle äußern, Zülow habe mit allen entbehrlichen Mannschaften die Fahrt von Karibib nach Okahandja angetreten. Die Ereignisse haben dann bestätigt, daß nach Zülows Fortgang nicht nur Karibib bedrohter war als vorher, sondern daß auch schon westlich von Karibib feindliche Banden zum Angriff gegen die Bahn und deren Bedeckungsmannschaft vorgingen. Es wird daher die Darstellung der „Marine-Rundschau" vermutlich den längeren Bestand haben.

In einen merkwürdigen eigenen Widerspruch zu dieser optimistischen Auffassung der Lage um Karibib und der angeblichen Möglichkeit eines Entsatzes Okahandjas durch Gygas verwickeln sich aber doch die „Vierteljahreshefte" durch die vorstehend ausführlich wiedergegebenen Darstellungen der Schwierigkeiten und des Widerstandes, den Zülow schon auf seinem Marsche nach Okahandja, fast eine Woche vor Gygas' Eintreffen in Karibib fand. Wenn der über 200 zum großen Teil des Landes kundige Leute verfügende Zülow dann am 20. Januar einen Durchbruchsversuch nach Karibib wieder aufgeben mußte, konnte der insgesamt über nur etwa 100 Mann (Kubas entzog ihm

Digitized by Google

25 Mann!) verfügende Gygas von der unter allen Umständen zu haltenden Etappe und späteren Kopfstation Karibib aus unmöglich noch nach Okahandja durchzubrechen versuchen.

2. Omaruru.

„Marine-Rundschau" (I. Beiheft):

S. 11/12:

„Korvettenkapitän Gudewill ordnete nunmehr an[1]): Die 2. Feldkompagnie unter Hauptmann Franke marschiert nach Omaruru zum Entsatz, die „Habicht"-Mannschaft unter Kapitänleutnant Gygas übernimmt die Sicherung der gesamten Bahn."

Zum Verständnis des Nachstehenden sei hier eingeschaltet, daß am Nachmittage des 4. Februar die Schutztruppenablösung (200 Mann) unter Oberleutnant v. Winkler in Swakopmund eingetroffen und noch an demselben Abend von Korvettenkapitän Gudewill zum Entsatz von Gobabis und gegen die Onjati-Berge nach Osten in Marsch gesetzt war.

S. 13:

„Um 6 Uhr 20 Min. nachmittags[2]) erreichte dasselbe[3]) Windhuk, begleitet von dem Rest der »Habicht«-Mannschaft, die bei der Ausrüstung zum Vormarsch behilflich sein sollte.

In Windhuk erwartete die Abteilungen bereits ein Befehl von Korvettenkapitän Gudewill folgenden Wortlautes:

»Landungskorps und Korps Winkler mit allen verfügbaren Mannschaften und Geschützen sofort nach Karibib zurückkehren und von dort zum Entsatz Omarurus abmarschieren.«

Dieser Befehl war eine Folge des von Hauptmann Franke gesandten Heliogramms, wonach:

»Am 4. Februar Omaruru gegen 600 Hereros mit Sturm genommen. Verzweifelter Widerstand des Feindes (es folgen dann Angaben über eigene und feindliche Verluste). Feind schließt Kaserne ein, Feste zerstört, Kompagnie zu schwach zum Vorgehen, da Feind große Mengen Munition 88 besitzt, Verstärkungen so schnell wie möglich senden, 400 Mann mit Geschützen; werde Omaruru zu halten suchen.«

Karibib hatte Anweisung erhalten, alles zum Vormarsch Notwendige vorzubereiten. Die sofortige Umkehr war wegen der bereits überanstrengten Maschinen nicht angängig, auch tat

[1]) Nach Eintreffen Frankes in Karibib und Zurückweichen der sich in den Onjati-Bergen sammelnden Hereros von der Bahn.

[2]) Am 5. Februar.

[3]) Korps Winkler.

„Vierteljahrshefte" (I und II):

S. 48:

„In Karibib fand Hauptmann Franke die Lage verhältnismäßig friedlich und den Platz selber nicht bedroht, die Kompagnie konnte deshalb sofort auf Omaruru weitergehen. Hauptmann Franke hoffte, auch diese Station allein mit seiner Kompagnie entsetzen zu können; er beschloß daher, am folgenden Tage, dem 3. Februar, den Marsch nach Norden anzutreten."

Das „Vierteljahrsheft" (I) beschreibt darauf ausführlich diesen Marsch und die Kämpfe Frankes bei Omaruru, von dessen Kaserne aus der Stabsarzt Kuhn wiederholt Ausfälle macht. Es heißt dann:

S. 56:

„Da der Feind in alle vier Winde auseinandergestoben war, wurde eine wirksame weitere Verfolgung unmöglich. Hauptmann Franke beschloß daher, mit seinen äußerst erschöpften Leuten in Omaruru zu bleiben. Die Kompagnie und die Abteilung Kuhn erreichten[1]) ohne weiteren Kampf gegen 2 Uhr nachmittags die Kaserne, wo eine halbe Stunde später auch Leutnant Hauber mit dem 4. Zuge und dem Troß einrückte. Er hatte den heftig vordrängenden, sehr überlegenen Hereros gegenüber einen harten Stand gehabt und schwere Verluste erlitten. Der Sieg der Kompagnie hatte indessen auch die ihm gegenüberstehenden Banden gezwungen, sich zur Flucht zu wenden. Damit endete dieser schwere Kampf: Omaruru war aus gefahrvoller Lage befreit!

Den Hereros hatte dieser Schlag einen solchen nachhaltigen Eindruck gemacht, daß sie die Umgegend von Omaruru vollständig und endgültig aufgaben."

Es wird dagegen auf S. 60 ausgeführt:

„Die ursprüngliche Absicht, mit dem Detachement Winkler Gobabis zu entsetzen und dann unverzüglich konzentrisch gegen die Onjati-Berge vorzustoßen, in denen zahlreiche Hereros festgestellt waren, mußte Kapitän Gudewill aufgeben, weil in der Gegend des eben entsetzten Omaruru erneut feindliche Banden erschienen waren. Das Detachement Winkler wurde deshalb nach Karibib zurückgenommen, um nach Omaruru

[1]) Am 4. Februar.

Digitized by Google

den Mannschaften Winklers eine kurze Ruhe nach der anstrengenden Bahnfahrt not.

Am 6., um 6 Uhr morgens, trat Kapitänleutnant Gygas mit den gesamten Mannschaften die Rückfahrt an. In Okahandja ging ihm der Befehl zu, nach Windhuk zurückzukehren zur Aufnahme des alten Planes, d. h., Winkler sollte nach dem Osten marschieren. Die Hereros hatten sich nämlich inzwischen von Omaruru zurückgezogen und die Umgebung des Platzes geräumt." zu rücken. Dies erwies sich indessen als überflüssig, weil die Hereros am 6. Februar die Gegend von Omaruru endgültig verließen. Die Abteilung Winkler nahm infolgedessen am nächsten Tage, nachdem inzwischen auch die für sie bestimmten Gewehre 88 nachgekommen waren, den Vormarsch nach dem Osten wieder auf."

Existierte ein derartiges, um dringende Hilfe bittendes Telegramm Frankes — und daran ist nach der vorbehaltlosen Wiedergabe in der „Marine-Rundschau" wohl kaum zu zweifeln — so durften die „Vierteljahrshefte" wenigstens die auszugsweise Wiedergabe desselben im Interesse einer gleichmäßigeren und übersichtlicheren Darstellung nicht unterlassen. Jedenfalls aber war eine etwas nähere Erläuterung der Gudewill durch das Telegramm aufgezwungenen, außerordentlich störenden Maßnahme viel wichtiger für den Zusammenhang der Dinge als die detaillierte Darstellung der Erlebnisse der einzelnen Züge Frankes beim Kampf um eben dieses Omaruru.

Den „Vierteljahrsheften" soll trotz des gewählten generellen Titels: „Die Kämpfe der deutschen Truppen in Südwestafrika" keineswegs ein Vorwurf daraus gemacht werden, daß sie die Maßnahmen und Erfolge der Marineteile in Südwestafrika auffallend kurz abgetan haben, denn für diese Zurückhaltung war zweifellos der Umstand bestimmend, daß die Tätigkeit der Marine schon in den beiden mehrfach genannten Beiheften der „Marine-Rundschau" eine eingehende Würdigung gefunden hat. Diese Zurückhaltung durfte aber in Rücksicht zum mindesten auf diejenigen Leser, welche die „Marine-Rundschau"-Beihefte nicht kannten, keine tatsächlichen Lücken zur Folge haben, und bei dieser Zurückhaltung durfte man sich noch weniger in einer durchaus anfechtbaren und einseitigen Kritik versuchen. Da sich in den „Vierteljahresheften" Raum genug für die wörtliche Wiedergabe ganzer Seiten von Kriegstagebüchern fand, so durfte der Leser auch darüber nicht im unklaren bleiben, daß die „Habicht"-Leute und sein an den Folgen der in Südwestafrika an ihn herangetretenen Anstrengungen verstorbener Kommandant vollsten Anteil haben an dem Satz des Vorwortes der Hefte: „Diese Leistungen haben Anspruch auf den Dank des gesamten Vaterlandes."

Wenn daher diese Zeilen zu einer Revision der besprochenen und anderer Stellen (z. B. Otjimbingue!) in der Darstellung der „Vierteljahreshefte" führen sollten, werden sie im Interesse des Wertes dieser Hefte selbst geschrieben sein.

B—d.

Ein neues Werk über Trafalgar.

Die Lektüre von „The Enemy at Trafalgar" von Edward Fraser (Hodder & Stoughton — London 1906) sei allen denen empfohlen, die in Trafalgar nicht nur eine um hundert Jahre zurückliegende Segelschiffsschlacht von mehr oder minder anerkanntem Werte auch für die heutige Seekriegskunst sehen, sondern welche in Freude an historischem Quellenstudium ihr Verständnis schärfen wollen für eins der größten geschichtlichen Ereignisse aller Zeiten.

Das Buch verfolgt den Zweck, durch geeignete Wiedergabe von französischen und spanischen Berichten dem englischen Volke und im besonderen der englischen Marine den ehemaligen Gegner in einem günstigeren Lichte darzustellen, als man ihn bisher allgemein einzuschätzen gewohnt war.

Digitized by Google

Dieser Zweck wird auch für den deutschen Leser erreicht. Er findet dabei aber eine Fülle ihm vielleicht bisher noch weniger als dem Engländer bekannter Einzelheiten, die durch die frische, lebendige und packende Art ihrer Darstellung in hohem Maße dazu beitragen, das Bild der Schlacht fester und dauernder dem Gedächtnis einzuprägen, als viele andere Schilderungen es vermögen.

Abgesehen von diesen Einzelheiten, die ihren Abschluß finden einmal mit der Beschreibung, wie der staubbedeckte, reisemüde Kommandant des Schoners „Pickle", der englische Leutnant Lapenotière, um 1 Uhr nachts an einem Novembertage 1805 ins Zimmer der Admiralität tritt und dem gerade seine Nachtarbeit beendenden, erstaunten Sekretär in sehr ernstem Tone meldet: Sir, we have gained a great victory, but we have lost Lord Nelson — und ferner mit dem Bericht, wie der unglückliche Villeneuve in einem ärmlichen Wirthaus zu Rennes aus Verzweiflung über die Ungnade seines Kaisers mit einem Tischmesser sich entleibt — abgesehen davon hat auch dieses Buch seinen Platz in der Trafalgar-Kontroverse des Zentenarjahres bekommen, die in dieser Zeitschrift mehrfach erwähnt und zuletzt in dem Artikel „Nelsons Taktik in der Trafalgar-Schlacht" (Dezemberheft 1905) eingehend dargestellt worden ist. Hauptanlaß dazu bot ein Plan der Schlacht, welchen der Flaggkapitän Villeneuves, Magendie, innerhalb einer Woche nach der Schlacht dem französischen Marineminister übermittelt hat. Es ist schwierig, in wenigen Worten dazu Stellung zu nehmen. Nach der Ansicht des Schreibers dieser Zeilen bringt auch diese Skizze nichts wesentlich Neues. Nelsons Kolonne greift in Kiellinie, Collingwoods Kolonne in steiler Staffel an. Aus der Skizzierung der Stellung der englischen Schiffe bei Tagesanbruch und um 9 Uhr vormittags auf die Ausführung des Signals Nr. 76 vor dem Anlauf Schlüsse ziehen zu wollen, erscheint gekünstelt und nichts weniger als einwandfrei. Besonders auffallend ist die Zeichnung von Gravinas Geschwader weit in Lee, welche auch in mehreren anderen Skizzen zu finden ist. Der verfehlten Stellung dieses Geschwaders — es sollte nach Villeneuves Befehl stets zu Luward der übrigen Linie stehen, um an jeder Stelle die angegriffene Linie unterstützen zu können — sowie dem Nichtbefolgen des Signals vom Flaggschiff „Alle Schiffe, welche in ihrer augenblicklichen Position nicht kämpfen können, sollen irgend eine andere einnehmen, welche sie ins Feuer führt" wird mit Recht in den französischen Berichten der Hauptanteil an der Vernichtung — im Gegensatz zur einfachen Besiegung — der vereinigten Flotte zugeschrieben.

Im übrigen soll man sich durch den allmählich etwas doktrinär gewordenen Streit über die Stellung der englischen Flotte beim Anlauf und Angriff die Freude am Studium der Trafalgar-Schlacht nicht nehmen lassen. Mehr und Besseres wird kaum noch herauskommen, und besonders der, welcher einmal in heutiger Zeit mit modernen Mitteln der Beobachtung und Zeichnung eine sogenannte einwandfreie Gefechtsskizze anzufertigen versucht hat, wird freudig dem unlängst mündlich vernommenen Urteil eines englischen Admirals über Nelson zustimmen: „Die Hauptsache war, daß er ranging".

v. R.

Briefkasten.*)

P. Schade, Konstanz. Die Forderung einer besonderen Marschgeschwindigkeit ergibt sich aus der Notwendigkeit, mit dem vorhandenen Brennmaterial möglichst sparsam umzugehen; letzteres nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern auch aus militärischen Gründen (Aktionsradius). Weiter auf die Angelegenheit hier einzugehen, gestattet der Raum nicht.

*) Anfragen werden an die Schriftleitung — Berlin, Leipziger Platz 13 — erbeten.

Digitized by Google

Literatur.

Von dem im Juniheft — Seite 768 — besprochenen **Jahr- und Lesebuch** des Professors von Halle: **Die Weltwirtschaft** ist der zweite Teil des 1. Jahrganges erschienen, der Deutschland zum Gegenstand hat. In dieser Schrift haben sich 35 Fachleute daran beteiligt, die tatsächlichen Verhältnisse und Vorgänge des deutschen Wirtschaftslebens in dem in vieler Beziehung besonders bemerkenswerten und günstigen Jahre 1905 zur Darstellung zu bringen. Diese Darstellung erscheint uns besonders verdienstvoll, und den Beweis dafür erblicken wir in dem Schlußsatz des Aufsatzes über die „Arbeiterverbände", in dem es heißt, daß der hier im Augenblick herrschende radikale Geist den Gewerkschaften auf die Dauer keinen Nutzen bringen, sondern „durch die harte Notwendigkeit der Tatsachen in absehbarer Zeit wieder eine entschiedene Revision erfahren wird." Man kann nicht von jedem einfachen Mitbürger verlangen, daß er sich über diese „harte Notwendigkeit" vollkommen klar ist, wohl aber ist dies Verlangen zu stellen an die Zeitungsredakteure, die Parlamentarier, die großen Gewerbetreibenden und an alle die, die in der einen oder anderen Richtung für den gedeihlichen Verlauf der Dinge in den von ihnen zu übersehenden Wirtschaftszweigen verantwortlich sind. Alle diese Männer finden in den Einzeldarstellungen des von Halleschen Jahrbuches erschöpfende, verläßliche, mit Zahlen belegte Auskunft, und es ist dringend erwünscht, daß sein Werk sich in gleicher Weise einbürgere und die Beachtung finde, wie sie der in unserer ersten Besprechung zum Vergleich herangezogene „Nauticus" in den maritimen Kreisen gewonnen hat. Der Preis des vorliegenden, im Teubnerschen Verlag in Leipzig erschienenen, einschließlich des Sachregisters 253 Seiten starken Buches beträgt 4 Mark.

Die Belagerung von Port Arthur. Von B. W. Nörregaard. Übersetzt von Walther Schmidt. — Leipzig. Dieterichsche Verlagsbuchhandlung. — Preis 5 Mark, gebunden 6 Mark.

Verfasser, ein Hauptmann a. D. der norwegischen Artillerie, war als Berichterstatter der „Daily Mail" auf den Kriegsschauplatz entsendet und von der japanischen Heeresleitung der Dritten Armee vor Port Arthur zugewiesen. Wenn er auch seiner Schrift — nicht ganz mit Unrecht — die Frage voranschickt, ob es mit Büchern dieser Art schließlich zu viel des Guten werden könnte, so hat dieses Werk doch zwei Vorzüge. Einmal haben sich die Japaner der bei ihnen weilenden Berichterstatter doch mehr angenommen, als man bisher glaubte, denn ein Stabsoffizier des Generalstabes war vom Höchstkommandierenden beauftragt, dem Verfasser alle erwünschten Erklärungen zu geben, so daß seine Mitteilungen unmittelbar die japanische offizielle Lesart zur Darstellung bringen. Sodann aber gestattete die eigene militärische Vergangenheit des Verfassers diesem eine sachkundige Auffassung des Geschauten, die er in dankenswerter Weise wiedergibt, und die sich besonders auch in den beigegebenen Plänen und Textskizzen widerspiegelt. Auch gewann der Verfasser in der täglichen unmittelbaren Berührung mit der Truppe einen Einblick in deren inneres Leben und vermochte darüber Aufschlüsse zu geben, wie sie bisher noch nicht in die Öffentlichkeit gedrungen sind. Daß beispielsweise neben der absoluten Todesverachtung und der wilden Kampfesgier der Mongolen doch ein Fall vorkam, wo ein ganzes Regiment vor der ihm gestellten, allerdings sichere Vernichtung heischenden Aufgabe das Vorgehen verweigerte, ist eine dem Referenten bisher unbekannt gebliebene, durch den Verfasser verbürgte Tatsache. — Mit diesen Vorzügen erscheint die sehr flott geschriebene und gut übersetzte Arbeit als eine auch für den Soldaten schätzbare Bereicherung der allerdings in mancher Beziehung schon etwas übersättigten Kriegsliteratur über den letzten Feldzug.

Digitized by Google

Im gleichen Verlage wie Nörregaards „Port Arthur“ ist auch eine Schilderung der **Schlacht von Mukden** erschienen, die der Feder des Korrespondenten des Mailänder „Corriere della Sera“, Luigi Barzini, entstammt. („Mukden“ von Luigi Barzini, deutsch von Emil Krebs.) Auch Barzini war der japanischen Armee unmittelbar zugeteilt, er war, wie die Vorrede besagt, außer dem Korrespondenten des Reuter-Bureaus der einzige Europäer, der die Unbilden des mandschurischen Winters überdauert hatte und so Zeuge des grausigen Dramas war, das den Russisch-japanischen Krieg zum Abschluß brachte. Auf 181 Seiten schildert der Italiener den Verlauf der Schlacht in allen ihren Phasen, und wir gewinnen eine sehr gute Anschauung von diesem auf beiden Seiten mit grimmer, zäher Tapferkeit durchgefochtenen Kampfe, der damit endete, daß die Russen geschlagen, aber doch nicht als Besiegte das Schlachtfeld räumten. Eine große Anzahl von Kartenskizzen und Photographien beleben den Text, die letzteren, wie nicht anders zu erwarten, vielfach widerwärtig, aber doch an ihrem Platze. Als wertvollste Beigabe erscheint ein Nachdruck der „Geheimen Karte der japanischen Armee, nachgezeichnet mit besonderer Vollmacht des Generalstabes“, die das ganze Schlachtfeld und die umfassende Stellung der Japaner beim Beginn des Kampfes zu überschauen gestattet.

Deutschlands Kriegsflotte. 30 Ansichten nach Momentaufnahmen in Photographiedruck, darstellend die Haupttypen unserer Kriegsschiffe, Manöverbilder und Szenen aus dem Mannschaftsleben. — Berlin 1906. Globus Verlag.

Es muß als ein erfreuliches Zeichen gelten, daß die Verleger immer wieder Werke der Art, wie sie der vorstehende Titel kennzeichnet, auf den Markt bringen. Allerdings kann man unschwer feststellen, daß das Verständnis für die Angelegenheiten der Flotte, namentlich im Binnenlande, noch immer viel zu wünschen läßt, und aus diesem Grunde muß der Angehörige der Marine wünschen, daß derartige Bilder im Volke Eingang finden und viel gekauft werden. Die hier gebotenen Photographien sind mit gutem Geschmack ausgewählt, der Preis ist ein verhältnismäßig billiger.

Deutschlands Flotte. Bromsilberreproduktionen mit einer Einleitung und Beschreibung der einzelnen Schiffsklassen von Graf E. Reventlow. — Leipzig 1906. Verlag der Aktiengesellschaft Aristophot, Taucha.

Während das vorstehend benannte Werk auf einen Kundenkreis in den breiteren Volksschichten berechnet ist, scheint bei den Bromsilberreproduktionen an exklusivere Abnehmer gedacht zu sein, denn der Preis ist bei diesen Blättern, die in vier verschiedenen Abmessungen geliefert werden, ein nicht eben geringer. Im Maßstab 20 × 27 kosten 20 Blätter 15 Mark, eine hochelegant ausgestattete „Ehrenausgabe“ von 50 Blättern wird mit 75 Mark berechnet, während ein Einzelblatt 80 × 100 für sich allein 25 Mark kostet. Diese Reproduktionen stehen allerdings auf einer wesentlich höheren Stufe als die billigen Drucke, und die Blätter sind demnach als ein würdiger Schmuck für die Wände wie für den Salontisch zu bezeichnen. Die Einleitung des Grafen Reventlow gibt in allgemein verständlicher, für den Laien berechneter Schreibart einen Überblick über Zweck und Wesen der Flotte sowie über das in den Bildern zur Darstellung gelangte Material.

Die deutschen Kolonien und ihre Zukunft. Von E. v. Liebert, ehemal. Gouverneur von Deutsch-Ostafrika. — Berlin 1906. Vossische Buchhandlung. — Preis 1,60 Mark.

Verfasser, der wohl den Anspruch erheben kann, als berufener Kenner unserer kolonialen Verhältnisse zu gelten, führt dem Leser in teilweise äußerst herben Worten vor Augen, was in bezug auf unsere Kolonien bisher gefehlt und gesündigt ist. Solange freilich der „hanseatische Geist“ nicht Gemeingut des deutschen Volkes geworden, wird auch eine solche Mahnung schwerlich gründliche Besserung schaffen. Immerhin ist es nützlich, daß sie ausgesprochen wurde.

Digitized by Google

Brauchen wir eine Kolonialreform? Von Ulrich v. Hassell — aus: „Zeitfragen des christlichen Volkslebens". — Stuttgart 1906. Belsers Verlagsbuchhandlung. — Preis 80 Pfennig.

Verfasser bejaht die gestellte Frage, indem er eine Reform nicht nur in der Verwaltung und nicht nur in der Methode der kapitalistischen Befruchtung der Schutzgebiete, sondern ganz besonders auch in der Erweiterung der Kenntnis der Verhältnisse im Volk und bei denen, die im Reichstag über die Kolonien zu beschließen haben, eine Reform fordert. In letzterer Beziehung ist ja mit den viel geschmähten Studienreisen der Reichsboten nach West- und Ostafrika ein verheißungsvoller Anfang gemacht; man wird hoffen dürfen, daß es nun allmählich in den Kolonien besser vorwärts geht.

Gesammelte Schriften von Philipp Kniest: **Ebbe und Flut.** Bilder aus dem Seeleben. — Berlin 1906. Concordia, Deutsche Verlagsanstalt. — Preis 2 Mark, gebunden 3 Mark.

Philipp Kniest ist der Verfasser einer längeren Reihe von Geschichten von der Wasserkante, in denen die Helden, soweit sie dem Seemannsstande angehören, sich ihrer heimatlichen Mundart bedienen. In dem oben bezeichneten Bändchen — dem siebenten der Reihe — suchen diese Geschichten ihren Gegenstand in der Zeit, als die Segelschiffahrt sich zuerst von den Dampfern ernstlich bedrängt sah; die heute fast verschwundene Brigg ist für mehrere von ihnen der Schauplatz. Kniest schreibt wohl in der Hauptsache für jugendliche Leser; auch in den Büchereien der Schiffsjungen-Schulschiffe dürften die kleinen Bändchen am Platz sein.

Der Krieg in Südwestafrika und seine Bedeutung für die Entwicklung der Kolonie. Vortrag gehalten in 35 deutschen Städten von Hauptmann Bayer. Mit einem Vollbild, 33 Abbildungen und 2 Karten im Text. — Leipzig 1906. Verlag von Friedrich Engelmann. — Preis 60 Pfennig.

Das interessanteste an der vorbezeichneten kleinen Schrift sind die Schilderungen von dem inneren Leben der Truppe, in der das unmittelbarste Teilen von Freud und Leid mit den Offizieren die Disziplin nicht erschüttert, und die unter den allerschwierigsten Verhältnissen fest und treu zusammenhielt. So bildet sie eine wertvolle Ergänzung zu der offiziellen Geschichtschreibung, die uns von den Ereignissen draußen Kunde gab, und verdient allgemeine Beachtung.

Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge. Von Professor Adolf Schaube. — München-Berlin. Verlag von R. Oldenbourg. — Preis 18 Mark.

Die vorgenannte Handelsgeschichte, ein starker Band von 816 Seiten, bildet einen Bestandteil des „Handbuches der mittelalterlichen und neueren Geschichte" von Below und Meinecke, von der wir einen früheren Band: Kretschmer, „Historische Geographie von Mitteleuropa", im Jahrgang 1904, Seite 685, besprochen haben. Wie jene „Geographie" bildet auch die „Handelsgeschichte" eine mit ausdauerndem Forscherfleiß zusammengetragene Sammlung urkundlichen Materials, das an die Vertiefung von seiten des Lesers hohe Anforderungen stellt. Den Angehörigen der Marine interessiert an der Arbeit zumeist, daß die Gefahren der Schiffahrt in jenen früheren Zeiten noch so groß erschienen, daß zwischen dem Mittelmeer und den atlantischen Küsten Europas noch keinerlei Verbindung bestand und daß der früh schon angeknüpfte Handelsverkehr mit England den Überlandweg wählte. Die Fahrten frommer Pilger und politischer Sendboten nach Rom und ihr Kreditbedürfnis an italienischen Plätzen schufen die Anknüpfung, dem Bankier folgte der Handelsmann, und mit der Kenntnis von dem, was der Süden zu bieten hatte, wuchs das Bedürfnis. Sind es auch nur kleine Verhältnisse, mit denen der damalige Handel zu rechnen hatte, schufen ihm auch die natürlichen Ver-

Digitized by Google

hältnisse der Land- und Wasserstraßen, die Zoll- und politischen Schranken und nicht zum wenigsten auch Land- und Seeraub die allergrößten Schwierigkeiten, so zeigt uns doch das vorliegende Buch ein Bild regsten Lebens in den Küstenstädten des Mittelmeeres und in dem Hinterland, in das der Handel seine Fühlfäden ausstreckte. Wie im Eingang bemerkt, ist die Arbeit Schaubes nicht für den flüchtigen Leser geschrieben, doch bietet ein sehr sorgfältiges Sachregister die Möglichkeit, einzelnen Fragen mit Leichtigkeit nachzuforschen. Jedenfalls ist das Werk im ganzen als höchst dankenswert zu bezeichnen.

Die Fische des Meeres und der Binnengewässer. Von Dr. Marianne Plehn, München. — Eßlingen und München. Verlag von J. F. Schreiber. — Preis 10 Mark.

Das vorbezeichnete Werk bildet einen Bestandteil des von Professor Lampert zu Stuttgart herausgegebenen Bilderatlasses des Tierreiches, sein Schwergewicht ist demgemäß in den ganz vortrefflichen Bildertafeln zu suchen, welche die Wasserbewohner in einer uns bisher nicht bekannten Vollständigkeit und naturalistischen Anschaulichkeit zur Darstellung bringen. Darüber hinaus gibt das Werk sehr gute Auskunft über die Lebensweise, das Vorkommen und die Verwendbarkeit der verschiedenen Fische, wobei der Zucht, dem Fang und den Schädlingen der hauptsächlichsten Nutzfische besondere Kapitel gewidmet sind. Für das Gebotene, insbesondere in Anbetracht des ausgezeichneten Bilderschmuckes müssen wir die Arbeit der Frau Doktorin als äußerst wohlfeil bezeichnen. Das Buch dürfte insbesondere auch zu Lehrzwecken wohl geeignet sein.

Baumwollproduktion und Pflanzungswirtschaft in den nordamerikanischen Südstaaten. Von Dr. E. von Halle. Zweiter Teil: Sezessionskrieg und Rekonstruktion. Grundzüge einer Weltwirtschaftsgeschichte der Baumwollstaaten 1861 bis 1880. — Leipzig. Verlag von Duncker & Humblot. — Preis 15 Mark.

In vorstehend bezeichnetem Band interessiert den Angehörigen der Marine unmittelbar nur der Satz, daß Blockade und Sperre im schließlichen Ausgang nur für die Macht günstig waren, welche zugleich die Seeherrschaft hielt, nicht aber derjenigen, die, zur See ohnmächtig, glaubt, den Gegner durch Fortführung eines zwar ergiebigen, für die schließliche Entscheidung jedoch bedeutungslosen Kreuzerkrieges schädigen zu können. Darüber hinaus weist das Buch auf eine von der heute lebenden Generation fast vergessene, für die heutige Gestaltung der Weltlage aber keineswegs belanglose Episode der Geschichte hin, die näher kennen zu lernen für den berufsmäßigen Nationalökonomen von hoher Bedeutung ist. Insbesondere gilt dies von der Darstellung der Negerfrage, welche die Bewohner der westlichen Hemisphäre vor eine Fülle schwieriger und in weitem Umfange noch der Lösung harrender Probleme stellt.

August Junge, amtl. Dispacheur (Hamburg): **Schiffskollisionen auf See und auf den mit der See in Verbindung stehenden Gewässern.** Vierte verbesserte Auflage. — Hamburg 1906. L. Friederichsen & Co. — Preis gebunden 10 Mark.

Im Februarheft der „Marine-Rundschau" 1900 konnte die dritte Auflage der Beachtung der Seeoffiziere empfohlen werden, die sie in der Kauffahrtei schon seit langem besitzt. Die nach 6 Jahren bereits nötig gewordene Neuauflage spricht schon für die praktische Brauchbarkeit. In ihr ist die Seestraßenordnung vom 5. Februar d. Js., die Kaiserliche Verordnung über Abblendung der Seitenlichter und Einrichtung der Positionslaternen nebst der einschlägigen Bekanntmachung des Reichskanzlers vom Oktober und Dezember 1900 sowie die Verordnung, betreffend das Ruderkommando, vom 18. Oktober 1903 berücksichtigt worden. In Kapitel I (Verhalten vor und während der Kollision) sind einige wichtige richterliche Erkenntnisse aufgenommen worden. Im übrigen gilt nach wie vor der Spruch: „Vorbeugung ist besser als Heilung". M.

Digitized by Google

Reichs-Marine-Amt. **Segelhandbuch für die Nordsee.** Erster Teil. Drittes Heft. Deutsche Bucht der Nordsee. Dänische Küste von Hanstholm bis zur deutsch-dänischen Grenze mit dem Limfjord. Holländische Küste von Ems bis Terschelling. Sechste Auflage. — Berlin 1906. In Vertrieb bei Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). Preis gebunden 4 Mark.

Die Neuauflage beruht auf den neuesten Vermessungen und Berichten der zuständigen Stellen über Hafeneinrichtungen, Fahrwasserbezeichnungen usw., die Mißweisung ist für das Jahr 1906 gegeben, sie darf also als zuverlässig bezeichnet werden mit der im Vorwort gemachten Einschränkung: Die Einfahrten an der deutschen Küste sind häufigen Änderungen unterworfen, ein Einsteuern ohne Lotsen ist daher nicht zu empfehlen.

M.

Von den **„Urkundlichen Beiträgen und Forschungen zur Geschichte des preußischen Heeres** (Herausgegeben vom Großen Generalstab. Berlin 1906. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung) ist ein neues, das zehnte Heft erschienen, das interessante Tagebücher von Offizieren der Potsdamer Garnison aus der Zeit Friedrich Wilhelms I. und aus den ersten Schlesischen Kriegen bringt. Namentlich „Scheelens Tagebücher" geben höchst interessante Einblicke in das innere Leben der Armee mit all ihren kleinen Freuden und Sorgen sowie in die damalige Art der Ausbildung und Verwaltung. Mit diesem zehnten Heft ist der zweite Band der „Urkundlichen Beiträge" zum Abschluß gelangt.

v. **Löbells Jahresberichte** über die Veränderungen und Fortschritte im Militärwesen. 32. Jahrgang 1905. Herausgegeben von v. Pelet-Narbonne, Generalleutnant z. D. Mit 7 Skizzen im Text und einer Karte. — Berlin 1906. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 11,50 Mark, gebunden 13 Mark.

Die „Löbellschen Jahresberichte" gehören zu den Werken, denen wir nach der Ökonomie unseres Blattes leider immer nur eine kurze Bemerkung widmen können. Wir dürfen uns damit abfinden, einmal aus der Erwägung, daß dieses vortreffliche Nachschlagebuch zu allgemein bekannt ist, als daß es noch einer Empfehlung bedürfte, und sodann, weil sein Herausgeber die Angelegenheiten der Marine im allgemeinen nicht in den Kreis seiner Betrachtung einbezieht, und sich mit ihnen auch da nur kurz abfindet, wo sie in der Schilderung von Kriegsereignissen nicht entbehrt werden können. Im vorliegenden Bande liegen unseren Interessen am nächsten die Berichte über die kriegerischen Ereignisse in den deutschen Kolonien, an denen in Deutsch-Ostafrika die Marine unmittelbar beteiligt war.

Leonce Abeille, Capitaine de frégate: **Marine française et marines étrangères.** — Paris. Librairie Armand Colin. — 3,50 fr.

Verfasser, der Sous-Directeur der höheren Marineschule, dürfte sein Buch hauptsächlich geschrieben haben, um seinen Landsleuten vorzuhalten, wie weit die französische Marine unter dem Einfluß des parlamentarischen Regimes, durch das Verfolgen unrichtiger Ziele und das Festhalten an veralteten Institutionen ins Hintertreffen geraten ist. Daß dabei in der Gegenüberstellung der Etats, der Organisation und der Politik der Fortentwicklung bei den verschiedenen Marinen ein anschauliches Bild des gegenwärtigen Standes der Kriegsflotten der Welt sich ergibt, ist trotz der hie und da unterlaufenden kleinen Fehler ein nicht zu unterschätzendes Verdienst des Buches. Daß insbesondere Deutschlands maritime Einrichtungen bei dem Herrn Verfasser so großen Anklang finden, können wir als erfreulich bezeichnen, wenn wir uns auch nicht dadurch abhalten lassen dürfen, an deren Vervollkommnung weiterzuarbeiten. Jedenfalls kann das Werk dem deutschen Seeoffizier wie auch dem Verwaltungsbeamten zum Studium nur angelegentlichst empfohlen werden; es verdiente eine weitere Besprechung, als sie im Rahmen des Literaturnachweises geboten werden kann.

Digitized by Google

hältnisse der Land- und Wasserstraßen, die Zoll- und politischen Schranken und nicht zum wenigsten auch Land- und Seeraub die allergrößten Schwierigkeiten, so zeigt uns doch das vorliegende Buch ein Bild regsten Lebens in den Küstenstädten des Mittelmeeres und in dem Hinterland, in das der Handel seine Fühlfäden ausstreckte. Wie im Eingang bemerkt, ist die Arbeit Schaubes nicht für den flüchtigen Leser geschrieben, doch bietet ein sehr sorgfältiges Sachregister die Möglichkeit, einzelnen Fragen mit Leichtigkeit nachzuforschen. Jedenfalls ist das Werk im ganzen als höchst dankenswert zu bezeichnen.

Die Fische des Meeres und der Binnengewässer. Von Dr. Marianne Plehn, München. — Eßlingen und München. Verlag von J. F. Schreiber. — Preis 10 Mark.

Das vorbezeichnete Werk bildet einen Bestandteil des von Professor Lampert zu Stuttgart herausgegebenen Bilderatlasses des Tierreiches, sein Schwergewicht ist demgemäß in den ganz vortrefflichen Bildertafeln zu suchen, welche die Wasserbewohner in einer uns bisher nicht bekannten Vollständigkeit und naturalistischen Anschaulichkeit zur Darstellung bringen. Darüber hinaus gibt das Werk sehr gute Auskunft über die Lebensweise, das Vorkommen und die Verwendbarkeit der verschiedenen Fische, wobei der Zucht, dem Fang und den Schädlingen der hauptsächlichsten Nutzfische besondere Kapitel gewidmet sind. Für das Gebotene, insbesondere in Anbetracht des ausgezeichneten Bilderschmuckes müssen wir die Arbeit der Frau Doktorin als äußerst wohlfeil bezeichnen. Das Buch dürfte insbesondere auch zu Lehrzwecken wohl geeignet sein.

Baumwollproduktion und Pflanzungswirtschaft in den nordamerikanischen Südstaaten. Von Dr. E. von Halle. Zweiter Teil: Sezessionskrieg und Rekonstruktion. Grundzüge einer Weltwirtschaftsgeschichte der Baumwollstaaten 1861 bis 1880. — Leipzig. Verlag von Duncker & Humblot. — Preis 15 Mark.

In vorstehend bezeichnetem Band interessiert den Angehörigen der Marine unmittelbar nur der Satz, daß Blockade und Sperre im schließlichen Ausgang nur für die Macht günstig waren, welche zugleich die Seeherrschaft hielt, nicht aber derjenigen, die, zur See ohnmächtig, glaubt, den Gegner durch Fortführung eines zwar ergiebigen, für die schließliche Entscheidung jedoch bedeutungslosen Kreuzerkrieges schädigen zu können. Darüber hinaus weist das Buch auf eine von der heute lebenden Generation fast vergessene, für die heutige Gestaltung der Weltlage aber keineswegs belanglose Episode der Geschichte hin, die näher kennen zu lernen für den berufsmäßigen Nationalökonomen von hoher Bedeutung ist. Insbesondere gilt dies von der Darstellung der Negerfrage, welche die Bewohner der westlichen Hemisphäre vor eine Fülle schwieriger und in weitem Umfange noch der Lösung harrender Probleme stellt.

August Junge, amtl. Diskvacheur (Hamburg): **Schiffskollisionen auf See und auf den mit der See in Verbindung stehenden Gewässern.** Vierte verbesserte Auflage. — Hamburg 1906. L. Friederichsen & Co. — Preis gebunden 10 Mark.

Im Februarheft der „Marine-Rundschau" 1900 konnte die dritte Auflage der Beachtung der Seeoffiziere empfohlen werden, die sie in der Kauffahrtei schon seit langem besitzt. Die nach 6 Jahren bereits nötig gewordene Neuauflage spricht schon für die praktische Brauchbarkeit. In ihr ist die Seestraßenordnung vom 5. Februar d. Js., die Kaiserliche Verordnung über Abblendung der Seitenlichter und Einrichtung der Positionslaternen nebst der einschlägigen Bekanntmachung des Reichskanzlers vom Oktober und Dezember 1900 sowie die Verordnung, betreffend das Ruderkommando, vom 18. Oktober 1903 berücksichtigt worden. In Kapitel I (Verhalten vor und während der Kollision) sind einige wichtige richterliche Erkenntnisse aufgenommen worden. Im übrigen gilt nach wie vor der Spruch: „Vorbeugung ist besser als Heilung". M.

Digitized by Google

Reichs-Marine-Amt. **Segelhandbuch für die Nordsee.** Erster Teil. Drittes Heft. Deutsche Bucht der Nordsee. Dänische Küste von Hanstholm bis zur deutsch-dänischen Grenze mit dem Limfjord. Holländische Küste von Ems bis Terschelling. Sechste Auflage. — Berlin 1906. In Vertrieb bei Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). Preis gebunden 4 Mark.

Die Neuauflage beruht auf den neuesten Vermessungen und Berichten der zuständigen Stellen über Hafeneinrichtungen, Fahrwasserbezeichnungen usw., die Mitteilung ist für das Jahr 1906 gegeben, sie darf also als zuverlässig bezeichnet werden mit der im Vorwort gemachten Einschränkung: Die Einfahrten an der deutschen Küste sind häufigen Änderungen unterworfen, ein Einsteuern ohne Lotsen ist daher nicht zu empfehlen.

M.

Von den **„Urkundlichen Beiträgen und Forschungen zur Geschichte des preußischen Heeres** (Herausgegeben vom Großen Generalstab. Berlin 1906. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung) ist ein neues, das zehnte Heft erschienen, das interessante Tagebücher von Offizieren der Potsdamer Garnison aus der Zeit Friedrich Wilhelms I. und aus den ersten Schlesischen Kriegen bringt. Namentlich „Scheelens Tagebücher" geben höchst interessante Einblicke in das innere Leben der Armee mit all ihren kleinen Freuden und Sorgen sowie in die damalige Art der Ausbildung und Verwaltung. Mit diesem zehnten Heft ist der zweite Band der „Urkundlichen Beiträge" zum Abschluß gelangt.

v. Löbells Jahresberichte über die Veränderungen und Fortschritte im Militärwesen. 32. Jahrgang 1905. Herausgegeben von v. Pelet-Narbonne, Generalleutnant z. D. Mit 7 Skizzen im Text und einer Karte. — Berlin 1906. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 11,50 Mark, gebunden 13 Mark.

Die „Löbellschen Jahresberichte" gehören zu den Werken, denen wir nach der Ökonomie unseres Blattes leider immer nur eine kurze Bemerkung widmen können. Wir dürfen uns damit abfinden, einmal aus der Erwägung, daß dieses vortreffliche Nachschlagebuch zu allgemein bekannt ist, als daß es noch einer Empfehlung bedürfte, und sodann, weil sein Herausgeber die Angelegenheiten der Marine im allgemeinen nicht in den Kreis seiner Betrachtung einbezieht, und sich mit ihnen auch da nur kurz abfindet, wo sie in der Schilderung von Kriegsereignissen nicht entbehrt werden können. Im vorliegenden Bande liegen unseren Interessen am nächsten die Berichte über die kriegerischen Ereignisse in den deutschen Kolonien, an denen in Deutsch-Ostafrika die Marine unmittelbar beteiligt war.

Leonce Abeille, Capitaine de frégate: **Marine française et marines étrangères.** — Paris. Librairie Armand Colin. — 3,50 fr.

Verfasser, der Sous-Directeur der höheren Marineschule, dürfte sein Buch hauptsächlich geschrieben haben, um seinen Landsleuten vorzuhalten, wie weit die französische Marine unter dem Einfluß des parlamentarischen Regimes, durch das Verfolgen unrichtiger Ziele und das Festhalten an veralteten Institutionen ins Hintertreffen geraten ist. Daß dabei in der Gegenüberstellung der Etats, der Organisation und der Politik der Fortentwicklung bei den verschiedenen Marinen ein anschauliches Bild des gegenwärtigen Standes der Kriegsflotten der Welt sich ergibt, ist trotz der hie und da unterlaufenden kleinen Fehler ein nicht zu unterschätzendes Verdienst des Buches. Daß insbesondere Deutschlands maritime Einrichtungen bei dem Herrn Verfasser so großen Anklang finden, können wir als erfreulich bezeichnen, wenn wir uns auch nicht dadurch abhalten lassen dürfen, an deren Vervollkommnung weiterzuarbeiten. Jedenfalls kann das Werk dem deutschen Seeoffizier wie auch dem Verwaltungsbeamten zum Studium nur angelegentlichst empfohlen werden; es verdiente eine weitere Besprechung, als sie im Rahmen des Literaturnachweises geboten werden kann.

Digitized by Google

Dr. Carl Rissom: **Notwehr und Waffengebrauch des Militärs.** — Berlin 1906. Verlag von Franz Vahlen. — Geheftet 1,40 Mark.

Gelten die Bestimmungen über Notwehr auch auf dem Gebiete des Militärstrafrechts, insbesondere also auch dann, wenn die Notwehr sich gegen einen militärischen Vorgesetzten richtet? Diese Frage, bei deren Beantwortung die Ansichten in Theorie und Praxis weit auseinandergehen, hat dem Verfasser zu der hier vorliegenden kleinen Schrift Veranlassung gegeben. Nachdem er die einschlägigen Gesetzesbestimmungen erläutert und zu einzelnen bei ihrer Auslegung und Anwendung hervorgetretenen Streitpunkten Stellung genommen hat, kommt er bei seinen Erwägungen schließlich zu dem Ergebnis, daß auch gegenüber Vorgesetzten Notwehr grundsätzlich zulässig sei. Er macht jedoch die Zulässigkeit für jeden besonderen Fall noch von der weiteren Voraussetzung abhängig, daß die eigenartigen Forderungen der militärischen Disziplin von dem Täter bei seinem Verhalten gebührend berücksichtigt sind. Das Vorliegen dieser Voraussetzung muß seiner Ansicht nach dann verneint werden, wenn aus disziplinaren Gründen der Täter nach Lage der Umstände verpflichtet war, den Angriff des Vorgesetzten zu dulden oder doch in einer milderen Weise, als geschehen, abzuwehren.

Mit der Notwehr im Zusammenhang steht der administrative Waffengebrauch. Der Verfasser nimmt daher Gelegenheit, auch diesen zu besprechen. Hierbei weist er insbesondere darauf hin, daß das Wesen des dienstlichen Waffengebrauchs die zwangsweise Durchsetzung eines staatlichen Zweckes, das Wesen der Notwehr aber die Abwehr sei, und daß die Zwangsdurchsetzung des Dienstzwecks den Widerstand, die Notwehr aber den Angriff zum Gegenstand habe. Aus diesem grundsätzlichen Unterschied zieht er, indem er auf die einzelnen Arten der Veranlassung zum Waffengebrauch und die hierüber bestehenden Vorschriften näher eingeht, recht beachtenswerte Schlußfolgerungen.

Wir haben die kleine Schrift mit großem Interesse gelesen und können sie warm empfehlen.

Der mechanische Zug mittels Dampfstraßenlokomotiven. Seine Verwendbarkeit für die Armee im Kriege und im Frieden. Von Otfried Layritz, Oberstleutnant z. D. — Berlin 1906. Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn. — Preis 1,75 Mark.

In der Zeit der Massenheere gewinnt die Frage der Nachfuhr von Proviant, Munition und sonstigen Kriegsmaterialien eine gesteigerte Bedeutung. Die Fortschritte der Technik müssen daher auch diesem Zweige der Kriegführung dienstbar gemacht werden. Die obige Schrift behandelt in trefflicher Darstellung, unterstützt durch zahlreiche Abbildungen, die Verwendung von Dampfstraßenlokomotiven zur Beförderung schwerer Lasten, wozu sie besonders geeignet sind, da sie, wie der Verfasser ausführt, trotz ihres Namens nicht an feste Straßen gebunden sind, sondern auch auf schlechten Wegen und selbst im Gelände ihre Verwendbarkeit bewiesen haben.

Briefe des Generals der Infanterie v. Voigts-Rhetz aus den Kriegsjahren 1866 und 1870/71. Herausgegeben von seinem Neffen Dr. A. v. Voigts-Rhetz, Gesandten a. D. — Berlin 1906. Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn. — Preis 6,— Mark, gebunden 7,50 Mark.

Schilderungen der erhebenden Zeiten der großen Kriege werden stets ihre dankbaren Leser finden, umsomehr, wenn sie aus der Feder von Männern stammen, die, wie General v. Voigts-Rhetz, einen so bedeutenden Anteil an den gewaltigen Entscheidungen und stolzen Erfolgen derselben haben. Die Briefe des Generals v. Voigts-Rhetz fesseln nicht nur durch die kurze und treffende Darstellung des Verlaufs der Feldzüge und der von ihm mitgemachten Gefechte und Schlachten sowie die interessante Schilderung der Tätigkeit des von ihm im Kriege 1870/71 geführten X. Armeekorps, sondern sie bilden auch ein schönes Zeugnis für das zuversichtliche Vertrauen, welches dieser hervor-

Digitized by Google

ragende Führer in die Hingabe und Aufopferung seiner braven Truppen setzen konnte und gesetzt hat, ein Vertrauen, das diese auch bei den gewaltigsten Anforderungen und in den gefährlichsten Lagen nie getäuscht haben.

Mitteilungen des Ingenieurkomitees. Heft 41. — Berlin 1906. Verlag von A. Bath.

Dieses Heft bringt eine interessante Abhandlung über russische Anschauungen über Küsten-, Behelfs- und Feldbefestigungen nach der neuesten Literatur mit zahlreichen Abbildungen im Text und zwei Tafeln in Steindruck. Die Russen haben in ihrem Kriege mit Japan gerade in der Frage der Küsten- und Feldbefestigung wertvolle Erfahrungen sammeln können, so daß ihren Anschauungen hierüber ohne Zweifel besondere Bedeutung beizumessen ist.

Im Kampfe für Preußens Ehre! Aus dem Nachlaß des Grafen Albrecht v. Bernstorff, Staatsministers und kaiserlich deutschen außerordentlichen und bevollmächtigten Botschafters in London, und seiner Gemahlin Anna, geb. Freiin v. Koenneritz. Herausgegeben von Dr. phil. Karl Ringhoffer. — Berlin 1906. Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn. — Preis 12,— Mark, gebunden 13,50 Mark.

Ein passenderer Titel konnte für dieses Buch nicht gefunden werden. Aus dem schriftlichen Nachlaß des Grafen und der Gräfin v. Bernstorff entrollt der Verfasser vor dem Leser das Lebensbild eines Mannes, dessen ganze Tätigkeit in einer langen diplomatischen Laufbahn im Zeichen des Kampfes für Preußens Ehre gestanden hat. An hervorragendster und wichtigster Stelle, als Gesandter in München und Wien, als Minister des Auswärtigen, als Botschafter in London hat Graf Bernstorff in diesem Kampfe, der die Vormachtstellung Preußens in Deutschland und die Gründung des Deutschen Reiches zum Ziele hatte, seine große politische Begabung und unermüdliche Arbeitskraft dem Dienste seines Königs und Volkes gewidmet. Von größtem Interesse sind deshalb seine amtlichen Berichte und Briefe, in denen die Schwierigkeiten und gefährlichen Lagen, welche versteckte Mißgunst und offene Feindschaft seiner europäischen Nachbarn dem um seine Zukunft ringenden Preußen zu bereiten wußten, so klar und treffend beleuchtet werden. Sie bilden mit den wiedergegebenen Handschreiben und Briefen des Königs Friedrich Wilhelm IV., des Prinzen von Preußen, späteren Königs und Kaisers Wilhelm I., des Ministers v. Manteuffel, Bismarcks und anderer führender Männer und Diplomaten einen wertvollen Beitrag zur Geschichte der damaligen Zeit. Dies kann auch von den Briefen und Aufzeichnungen der Gräfin v. Bernstorff mit den lebhaften Schilderungen des Lebens und Treibens an den verschiedenen Höfen, der treffenden Charakterisierung der Fürsten und hervorragenden Männer der europäischen Nationen und den Stimmungsbildern aus ihrem Gesellschafts- und Volksleben gesagt werden.

Es ist mit einem Wort ein vortreffliches Buch, dessen Lektüre jedem Vaterlandsfreunde einen hohen Genuß bereiten wird.

Lehrbuch der terrestrischen Navigation. Im Auftrage des k. und k. Reichskriegsministeriums, Marinesektion, verfaßt von A. Stupar. — Fiume 1905.

Das Buch behandelt dieselben Gegenstände wie der erste Band des vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen Lehrbuches der Navigation, abgesehen von dessen Schlußteil über Küstenvermessung. Das Werk ist dadurch interessant, daß es die in der österreichischen Marine benutzten Instrumente und Methoden behandelt, die bei uns zum Teil weniger bekannt sind. Der Stoff ist auf etwa zwei Drittel desjenigen Raumes zusammengedrängt, den er in dem deutschen Buche einnimmt. An einzelnen Stellen scheint die größere Kürze der Genauigkeit etwas geschadet zu haben. Die folgende Zusammenstellung gibt an, was dem Referenten einerseits an Unterschieden gegen das deutsche Werk und anderseits an

Digitized by Google

Ungenauigkeiten aufgefallen ist. Die Mitteilung der letzteren soll den Wert des nützlichen Buches nicht herabsetzen, sondern ist eine Folge des Strebens, auch im Referat die eigentlichen Zwecke des Werkes zu fördern.

Daß im Kartenabschnitt die Lage des Augpunktes als oberstes Einteilungsprinzip der Kartenentwürfe angegeben ist, erscheint ungünstig, da so die verbreitete, schiefe Ansicht, alle Projektionen seien perspektivisch, Nahrung erhalten kann. Ähnlich wirkt die ausführliche Darstellung der Zentralzylinderperspektive, aus der die Merkatorkarte entstanden sein soll, während deren wirkliche Vorgängerin die Plattkarte war und die Zylinderperspektive zu keiner Zeit in Gebrauch gewesen ist.

Zahlenmäßig unrichtig ist die Vergleichstabelle der magnetischen Intensitätseinheiten auf Seite 26.

Die Beschreibung der Kompasse konzentriert sich hauptsächlich auf die in der österreichischen Marine gebräuchlichen Formen des Einheitskompasses mit Dubskyscher Auftriebrose und Peichlscher Universalkompensation und des Florian-Kompasses. Aus fremden Marinen werden der Thomson-, der Magnaghi- und der deutsche Fluid-Kompaß besprochen. Unter den magnetischen Hilfsinstrumenten werden Navigationspellinstrument und Deflektor behandelt; Deviationsmagnetometer und Vertikalkraftwage sind nicht erwähnt. Zur Krängungskompensation empfiehlt das Buch nur praktische Krängung und Schwingungen der Inklinationsnadel. Interessante Zusätze, die in dem deutschen Werk fehlen, sind: Untersuchung des Neigungsfehlers beim Peilen, graphische Darstellung der Deviation nach Lauffer, Deviationsbestimmung mit einem im Azimut bekannten Objekt, das nicht weiter als das Zehnfache des Drehkreisdurchmessers entfernt zu sein braucht, und die Deviationsbestimmung nach Szigyarto-Florian durch Peilung eines fernen Objekts von unbekanntem Azimut; nicht erwähnt werden die Deviationsbestimmung durch gegenseitige Peilung mit einem Kompaß an Land und die ohne Peilung durch Kreislaufen.

In der Deviationstheorie wird die Ableitung aus den Poissonschen Gleichungen vermieden; dies führt zwar zur Vereinfachung des Formelwesens, aber auch dazu, daß in die Formeln für die Teildeviationen mit einer fünfmal wiederkehrenden Fußnote für H der Mittelwert der Horizontalkraft an Bord, λ H, eingeschoben wird, wo die Genauigkeit stets den Wert dieser Größe für den betreffenden Kurs, nicht aber seinen Mittelwert fordert. Die Teilbeträge der halbkreisigen und der Krängungsdeviation werden als nicht bestimmbar durch Beobachtungen an einem Ort angegeben, während Beobachtungen auf geneigtem Schiff dies Problem lösen lassen.

Die auf Seite 165 angegebenen, wegen abweichenden Barometerstandes erforderlichen Korrektionen der Tiefenablesung an der Lotröhre stehen mit dem Mariotteschen Gesetz nicht im Einklang.

Sehr klar sind die Erläuterungen über die loxodromische und die orthodromische Schiffahrt gehalten. Im Abschnitt über Distanzmessung werden auch der Distanzmesser von Barr und Stroud und das Objektivmikrometer von Schaub und bei der sogenannten Pothenotschen Aufgabe Potts doppelter Spiegelgoniograph besprochen; die Theorie dieses Instruments könnte vielleicht etwas einfacher gegeben werden.

Das Buch hat innerhalb der k. und k. österreichisch-ungarischen Marine seinen gegebenen Leserkreis und wird auch außerhalb derselben besonders in der eingangs erwähnten Hinsicht als Nachschlagewerk gern benutzt werden. Dr. Maurer.

Deutschlands Jugend. Herausgeber Georg Gellert. — Verlag C. Regenhardt, Berlin. — Preis des Heftes 10 Pfennig — ist der Titel einer im 2. Jahrgang erscheinenden, für Knaben und Mädchen bestimmten illustrierten Wochenschrift, die sich insbesondere auch bestrebt, den Kindern neben patriotischer Gesinnung Verständnis für unsere öffentlichen Angelegenheiten und damit auch für Armee und Marine beizubringen. Wir fanden in den uns zur Kenntnis vorgelegten Heften einige recht ansprechende Artikel aus diesen Gebieten.

Digitized by Google

Von der **Deutschen Kolonial-Gesetzgebung** — Sammlung der auf die Schutzgebiete bezüglichen Gesetze und Verordnungen, herausgegeben von Schmidt-Dargitz und Köbner — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin — ist für den Jahrgang 1905 der neunte Band erschienen.

Photographisches Unterhaltungsbuch von A. Parzer-Mühlbacher. Zweite Auflage. Mit 140 lehrreichen Abbildungen im Text und auf 16 Tafeln. — Berlin. Verlag von Gustav Schmidt. — Geheftet 3,60 Mark, in Leinenband 4,50 Mark.

Aus dem Photographischen Unterhaltungsbuch können die Amateurphotographen der Marine die Technik von Scherzphotographien, Doppelgängerbildern und Gespensteraufnahmen erlernen, gleichzeitig aber auch ernstere Sachen, wie Nachtaufnahmen, Interieur- und Blitzlichtaufnahmen und vieles andere mehr. Der Hinweis auf das mit zahlreichen belehrenden Abbildungen und Figuren ausgestattete Werk dürfte genügen.

Bücher-Vorauzeige. Der frühere Lehrer der Seekriegsgeschichte an der Marineakademie, Kontreadmiral z. D. R. Rittmeyer, hat sich entschlossen, das Ergebnis seiner langjährigen Untersuchungen und Arbeiten auf diesem Gebiete einem größeren Leserkreise zugänglich zu machen. Wie die uns gütigst zur Verfügung gestellten Aushängebogen des Ende Oktober bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin, erscheinenden Werkes: **„Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung, mit besonderer Berücksichtigung der großen Seekriege des 17. und 18. Jahrhunderts. Erster Band: Von den Anfängen bis 1740.** Mit zahlreichen Porträts, Abbildungen und Skizzen" ausweisen, haben wir es zu begrüßen als die Erfüllung eines langgehegten Wunsches: als ein deutsches kritisches Seegeschichtswerk. Als solches wird es nicht nur dem engeren Kameradenkreise, sondern weitesten Kreisen empfohlen wegen der Sachlichkeit und selbst dem Laien verständlichen Klarheit der Darstellung, auf deren eingehendere Würdigung nach dem Erscheinen zurückzukommen sein wird. M.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Brodmann, E.: „Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs." Zweite Auflage. — Berlin 1906. O. Häring. 18,00 Mark.

v. Bülow, H.: „Zur 40 Jahr-Gedenkfeier der siegreichen österreichischen Südarmee und Kriegsmarine im Jahre 1866." — Wien 1906. Hof- und Staatsdruckerei. 6,00 Mark.

* Duchateau, A. Jan, und Planté: »Hygiène navale.« — Paris 1906. Baillière & Fils. 6,00 Mark.

* Eidem, O., und Lütken, O.: »Vor sømagts historie.« — Kristiania & København 1906. E. Bojesen.

* Folkard, H. C.: »The sailing boat.« 6. Edition. — London 1906. Chapman & Hall. 31 s. 6 d.

* Forest, F.: »Les bateaux automobiles. — Paris 1906. H. Dunot & E. Pinat. 20,00 Mark.

* „Geschichte der K. und K. Kriegsmarine während des Krieges im Jahre 1866." — Wien 1906. Gerold & Co. 12,00 Mark.

* „Handbuch für die deutsche Handelsmarine auf das Jahr 1906." — Berlin 1906. G. Reimer. 9,00 Mark.

Digitized by Google

„Jahrbuch der Erfindungen." Sechster Jahrgang. — Leipzig, Wien, Teschen 1906. K. Prochaska. 1,50 Mark.

* Jane, F. T.: »Fighting ships 1906/07.« — London 1906. Sampson, Low & Co. 21 s.

* »Imperial strategy«, by the military correspondent of »The Times«. — London 1906. J. Murray. 21 s.

* Klado, N.: »The battle of the sea of Japan.« — London 1906. Hodder & Stoughton. 36,00 Mark.

* Martin, W. R.: »Lectures on compass adjustment.« — London 1906. G. Philip & Son. 6,00 Mark.

* Mühlau, W. G., und Frhr. C. v. Moltke: „Kiel." — Kiel 1906. W. G. Mühlau. 1,50 Mark.

* Niethammer, Dr., F.: „Turbodynamos und verwandte Maschinen." — Zürich 1906. F. Amberger. 8,00 Mark.

* Paalzow, Dr., F.: „Die Invalidenversorgung und -Begutachtung beim Reichsheere, bei der Marine und bei den Schutztruppen." — Berlin 1906. A. Hirschwald. 5,00 Mark.

Péroz: »France et Japon en Indo-Chine.« — Paris 1906. R. Chapelot & Cie. 2,80 Mark.

* Peters, Dr., C.: „Die Gründung von Deutsch-Ostafrika." — Berlin 1906. C. A. Schwetschke & Sohn. 4,00 Mark.

Preuß, E.: „Die höheren Aufgaben des jungen Offiziers für Armee und Volk." — München 1906. Seitz & Schauer. 4,00 Mark.

Roth, A.: „Elektrische Maschinen und Verkehrsmaschinen, ihr Werden und Wesen." — Berlin 1906. A. Schall. 5,00 Mark.

* Salder, S. B.: »The art and science of sailmaking.« 2. Edition. — London 1906. Crosby, Lockwood & Son. 12 s. 6 d.

* »Situation des marines de guerre étrangères au 1 Janvier 1906.« — Paris 1906. Imprimerie Nationale. 5,40 Mark.

Stern, B.: „Der Sultan und seine Politik." — Leipzig 1906. B. Elischer. 3,50 Mark.

* Teutsch-Lerchenfeld, B.: „Deutschlands Wehr zu Land und zur See." Zweite Auflage. — Leipzig 1906. E. Wiest. 18,00 Mark.

Wagner, K.: „Krieg. Eine politisch-entwicklungsgeschichtliche Untersuchung." — Jena 1906. H. Costenoble. 1,50 Mark.

* Wegerdt, A.: „Die Haftung des Reeders im modernen deutschen und englischen Recht." — Leipzig 1906. B. Franke. 1,60 Mark.

* Zeemann, Prof., A.: „Einführung in die Elektrotechnik." — Wien und Leipzig 1907. A. Hartleben. 2,70 Mark.

Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Über kombinierte Kolbenmaschinen- und Turbinenanlagen für Schiffe. (Zeitschr. f. Turbinenwesen, 1906, Nr. 20.)
Die neuen englischen Scouts. (M. S., 1906, Nr. 8.)
Der künftige Schlachtschiffstyp. (Technisches Überall, Jahrg. 3, Nr. 15.)
Das neue englische Schlachtschiff „Agamemnon". (Ebenda.)
Wasserrohrkessel für Kriegsschiffe. (Ebenda.)
New naval construction. (Eg. vom 27. 7. 06.)
The new battleship »New Jersey«. (M. E., Juli 1906.)
New battleship designs. (Ebenda.)
Naval shipbuilding. (N. M. R. vom 2. 8. 06.)
Unsere neuen Schlachtschiffe. (U., Jahrg. 8, Nr. 45.)
Über Dampfturbinen. (Zeitschr. d. Vereins deutscher Ing., 1906, Nr. 31.)
De la lenteur de nos constructions neuves et du danger qui en résulte. (M. d. F., 1906, Nr. 35.)
Le cuirassé de l'avenir. (Y., Nr. 1486, 1487 vom 1. 9., 8. 9. 06.)
The primary armament of warships. (E. vom 31. 8. 06.)
The gas turbine. (Engineering Magazine, August 1906.)
United States armored cruiser »Saint Louis«. (M. E., August 1906.)
Marine turbines in service. (Ebenda.)
Approximate dimensions for a compromiseless ship. (P. N. I., Juni 1906.)
Modern war vessels. (U. S. M., September 1906.)
H. M. S. »Natal«. (E. vom 24. 8. 06.)
Das Linienschiff „New Hampshire". (S., Jahrg. 7, Nr. 22.)
Heißdampf im Schiffsmaschinenbau. (Technisches Überall, Jahrg. 3, Nr. 18.)
H. M. S. »Dreadnought«. (E. vom 3. 8. 06; S. W. vom 1. 8. 06.)
The launch of H. M. S. »Lord Nelson«. (E. vom 7. 9. 06; Eg. vom 7. 9. 06; S. W. vom 12. 9. 06.)
Fahrwassertiefe und Fahrtgeschwindigkeit. (S., Jahrg. 7, Nr. 23.)
Les constructions navales anglaises. (M. d. F., 1906, Nr. 32.)
Les constructions neuves en 1907. (M. d. F., 1906, Nr. 33.)
Les nouveaux cuirassés. (L. M., Juni 1906.)
Stability of warships. (S. W. vom 8. 8. 06.)

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Der Rohrverschluß vom Standpunkte der Armierung neuer Schlachtschiffe. (M. S., 1906, Nr. 8.)
Brisanzgeschosse. (M. W., 1906, Nr. 92.)
L'artillerie des nouveaux cuirassés. (Y., Nr. 1481 vom 28. 7. 06.)
Sistemazioni e protezione delle piccole artiglierie sulle moderne navi da battaglia. (Ri. M., Juli 1906.)
Eine weitere Entwicklung des Einheitsgeschosses. (Z. S. u. S., 1906, Nr. 15.)
Die modernen Kriegspulver und deren Einwirkung auf Gewehrläufe und Geschützrohre. (Z. S. u. S., 1906, Nr. 16.)
Panzer- oder Zündgranate? (D. A., 1906, Nr. 35.)
Vergleichende Studie über Geschütze und Munition unserer Kriegsmarine 1866—1906. (M. S., 1906, Nr. 9.)

Digitized by Google

Armour and its attack. (E. vom 7. 9. 06.)
Cost of armour. (S. W. vom 8. 8. 06.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Les sous-marins »Grondin« et »Alose«. (Y., Nr. 1480 vom 21. 7. 06.)
The submersible boat Lake. (A. N. J. vom 21. 7. 06; N. L. J., August 1906.)
The stability of submarines. (S. A. Suppl. vom 25. 8. 06.)
Petrol motor torpedo boat. (E. vom 31. 8. 06.)
Neuartige Minenzündung. (D. O., 1906, Nr. 36.)
Torpedo craft. (N. M. R. vom 6. 9. 06.)
Types of French torpedo boats. (E. vom 7. 9. 06.)
Les navires porte-mines. (M. d. F., 1906, Nr. 37.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Über Seetransporte und Ausschiffungen. (M. A. G., 1906, Nr. 7.)
Our coast defences. (A. N. J. vom 21. 7. 06.)
La défense des côtes. (A. Ma. vom 20. 8. 06.)

Maritime und militärische Fragen.

Les manoeuvres navales. (M. d. F., 1906, Nr. 29, 30, 31, 32; Y., Nr. 1480, 1481 vom 21. 7., 28. 7. 06; A. Ma. vom 20. 7., 5. 8. 06.)
Naval engineers and the training scheme. (A. N. G. vom 21. 7. 06.)
The colonies and imperial defence. (J. U. S. I., Juli 1906.)
Die Schlacht bei Kintschou. (M. W., 1906, Nr. 90.)
Beiträge zum Studium des Kampfes um Port Arthur. (M. A. G., 1906, Nr. 7.)
La tactique d'armée. La conférence de l'amiral Fournier. (M. d. F., 1906, Nr. 20.)
Die japanische Flotte. (O. L., 1906, Nr. 25.)
Das japanische Heer. (N. M. B. vom 1. 9. 06.)
Erfahrungen aus dem Russisch-Japanischen Kriege. (K. T., 1906, Nr. 7.)
The increase and decrease of navies. (N. M. R. vom 2. 8. 06.)
The board of navy personnel. (A. N. J. vom 25. 8. 06.)
The command of the German Ocean. (A. N. G. vom 1. 9. 06.)
Die britisch-indische Wehrmacht. (M. W., 1906, Nr. 108.)
Das Maschinenpersonal in der Vereinigten Staaten- und englischen Kriegsmarine. (M. S., 1906, Nr. 9.)
The elements of fleet tactics. (P. N. I., Juni 1906.)
Reflections, historic and other suggested by the battle of the sea of Japan. (Ebenda.)
A system of instruction and exercise in flag signals. (Ebenda.)
Small-arm training in the navy. (Ebenda)
Zur Frage des Kreuzerkrieges. (M. Sb., 1906, Nr. 4, 6.)
Bemerkungen über die Organisation der russischen Flotte. (Ebenda.)
Die oberen Marinebehörden in Italien. (I. R. A. F., September 1906.)
Battleship evolution. (N. M. R. vom 2. 8., 6. 9. 06.)
A propos de stratégie. (M. d. F., 1906, Nr. 36.)
Brief summary of naval manoeuvres. (N. L. J., August 1906.)
The minor navies of the world. (Eg. vom 7. 9. 06.)
Port Arthur. (M. W., 1906, Nr. 112.)
Eine chinesische Kriegsflotte. (O. L., 1906, Nr. 31.)
La leçon des grandes manoeuvres navales et le programme des constructions neuves. (M. F., Juli/August 1906.)
Le recrutement de l'armée de mer et le service de deux ans. (Ebenda.)
La réforme du service de l'artillerie navale. (Ebenda.)

Digitized by Google

Die Übungen der französischen Flotte. (U., Jahrg. 8, Nr. 51.)
Le combat du 14 août 1905 à bord du »Gromoboi«. (L. M., Juni 1906.)
Nouvelle contribution à l'étude du futur bâtiment de ligne.
(Y., Nr. 1488 vom 15. 9. 06.)
Mobilising machinery. (A. N. G. vom 15. 9. 06.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Gibraltar und Port Arthur, Bausteine zu Englands und Japans Weltmachtstellung.
(N. M. B. vom 22. 7., 29. 7. 06.)
Rußland im Kampfe um Asien. (M. W., 1906, Nr. 95, 96, 97.)
England's naval supremacy: is it threatened? (U. S. M., August 1906.)
Das Budget der Vereinigten Staaten-Marine für 1907. (M. S., 1906, Nr. 9.)
Was für eine Flotte bedarf jetzt Rußland? (M. Sb., 1906, Nr. 4, 6.)
Australia and the navy. (N. M. R. vom 6. 9. 06.)
The navy estimates. (E. vom 3. 8. 06.)
The revised naval programme. (S. W. vom 1. 9. 06.)
Marinebudgetter for 1906. (T. f. S., September/Oktober 1906.)
The rivalry of the nations. (N. M. R. vom 13. 9. 06.)
Over-sea invasion. (Ebenda.)
Le budget de la marine en 1907. (M. d. F., 1906, Nr. 37.)

Bildungswesen.

Earliest english navigation and first schools of warfare. (P. N. I., Juni 1906.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Stabilitätseigenschaften verschiedener Schwimmdocksysteme. (S., Jahrg. 7, Nr. 20.)
Modern dry dock in Piraeus. (M. E., August 1906.)
Dover harbour extension. (E. vom 10. 8. 06.)
The Panama Canal. (N. L. J., August 1906.)
The port of San Pedro on the Pacific Coast. (N. G. vom 23. 8. 06.)
Coal shipping at Newport. (Eg. vom 14. 9. 06.)

Sanitätswesen.

Ruhrerkrankungen in der Lüderitzbucht. (S. T. H., 1906, Nr. 14.)
Die Gleittrage in der K. und K. Kriegsmarine. (Ebenda.)
Spirochaeten-Untersuchungen an Chinesen. (S. T. H., 1906, Nr. 15.)
Ärztliches über den Rücktransport spanischer Truppen durch den Norddeutschen Lloyd 1898/99. (Ebenda.)
Japanese military sanitation and hygiene. (S. A. vom 25. 8. 06.)
Über die ärztlichen Erfahrungen aus dem Russisch-Japanischen Seekriege 1904/05.
(M. S., 1906, Nr. 9.)
Einiges zum Schutze des Auges und der Sehkraft. (D. O., 1906, Nr. 32.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Improving the navy mess. (A. N. J. vom 21. 7. 06.)
The modern general mess. (P. N. I., Juni 1906.)
Naval victualling. (A. N. G. vom 8. 9. 06; N. M. R. vom 13. 9. 06.)

Rechtsfragen.

Internationales Seerecht, Reeders Haftung und Schiffspfandrecht. (H., 1906, Nr. 36.)
Die staatsrechtliche Natur der deutschen Schutzgebiete.
(Zeitschr. f. Kolonialpolitik, 1906, Nr. 8.)
The rights of neutrals at the Hague. (S. W. vom 1. 8. 06.)

Digitized by Google

Koloniale Fragen.

Über die Rassenfrage in den Kolonien. (Koloniale Zeitschrift, 1906, Nr. 15, 16.)
Deutschlands Handel mit seinen Kolonien. (Koloniale Zeitschrift, 1906, Nr. 15.)
Die Reformen im Kongostaat. (Grenzboten, 1906, Bd. 3.)
Koloniale Arbeiten Frankreichs. (D. K. Z., 1906, Nr. 29.)
Die Bedeutung H. v. Wissmanns in der Entdeckungsgeschichte Afrikas und in Deutschlands Kolonialgeschichte. (Zeitschr. f. Kolonialpolitik, 1906, Nr. 6.)
Die Karolinen-Insel Yap. (Ebenda.)
Zur Geschichte unserer afrikanischen Erwerbungen. (D. K. Z., 1906, Nr. 35, 36.)
Kolonialpolitische Rück- und Ausblicke. (D. M., August 1906.)
Die Kämpfe unserer Schutztruppe. (M. W., 1906, Nr. 105, 106.)
Eindrücke eines französischen Kolonialkenners von Deutsch-Ostafrika. (D. K., 1906, Nr. 17.)
Über Kolonisation. (Koloniale Zeitschrift, 1906, Nr. 19.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

La semaine de Cowes. (Y., Nr. 1484 vom 18. 8. 06; D. Y., Jahrg. 3, Nr. 4, 5.)
Kleiner schneller Motorkreuzer. (D. Y., Jahrg. 3, Nr. 4.)
Vom englischen Motorbootsport. (D. Y., Jahrg. 3, Nr. 5.)
Herausforderer und Verteidiger in dem Kampf um den Roosevelt-Pokal. (Ebenda.)
Die Kieler Woche 1906. (S., Jahrg. 7, Nr. 22; D. Y., Jahrg. 3, Nr. 1, 2.)
Nouvelle forme de handicap. (Y., Nr. 1488 vom 15. 9. 06.)

Geschichtliches.

The beginning of the United States Navy. (U. S. M., September 1906.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Liquid fuel for steam-raising. (Eg. vom 20. 7. 06.)
Über den heutigen Stand der Unterwassersignalmittel. (M. S., 1906, Nr. 8.)
Feuerlöschung mit flüssiger Kohlensäure. (H., 1906, Nr. 30.)
Étude sur les charbons. (R. M., Juni 1906.)
Wanted a synthetic wireless. (P. N. I., Juni 1906.)
Der Schlicksche Kreisel. (H., 1906, Nr. 36, 37.)
Submarine signals. (A. N. J. vom 1. 9. 06.)

Nautische Fragen.

Der Golfstrom. (H., 1906, Nr. 31.)
Über die Größe der Seemeile. (M. S., 1906, Nr. 9.)
The principles of the deviation of the compass and its correction. (P. N. I., Juni 1906.)
Wettbewerb-Prüfung von Marine-Chronometern 1905/06. (A. H., 1906, Nr. 8.)
Der Bottnische Meerbusen. (A. H., 1906, Nr. 8, 9.)
Beiträge zur Theorie der Meeresströmungen. (A. H., 1906, Nr. 9.)
Die Bestimmung des Unterschiedes der wahren und der scheinbaren Monddistanz. (Ebenda.)
Kimmbeobachtungen. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Zu der Geschichte der französischen Schiffahrtssubventionen. (H., 1906, Nr. 30.)
Merchant marine as naval auxiliary. (N. G. vom 2. 8. 06.)
The manning of the mercantile marine. (N. L. J., August 1906.)
Statistik over danske søfolks fart. (T. f. S., August 1906.)

Handels- und Verkehrswesen.

Der Anteil der deutschen Flagge an dem Seeverkehr außerdeutscher Länder. (D. F., 1906, Nr. 9.)

Digitized by Google

Der Welthandel im Jahre 1905. (O. L., 1906, Nr. 25.)
Zum Handel Tsingtaus. (O. L., 1906, Nr. 26.)
Die Schiffahrt nach Afrika. (Zeitschr. f. Kolonialpolitik, 1906, Nr. 8.)
Hamburgs Schiffahrt 1905. (H., 1906, Nr. 37.)
Schiffsverkehr Norwegens 1905. (H., 1906, Nr. 33.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Fiskeri og fiskeriinspektion in de danske farvande. (T. f. S., Juli/August 1906.)
Das Schlachtschiff „Montagu". (U., Jahrg. 8, Nr. 44; E. vom 27. 7., 10. 8. 06; S. W. vom 15. 8. 06.)
La pesca in Italia. (Ri. M., Juli 1906.)
La petite pêche et le chalutage à vapeur. (Y., Nr. 1487 vom 8. 9. 06.)

Verschiedenes.

The galleys of Lake Nemi. (S. A. vom 14. 7. 06.)
Kontreadmiral Nebogatows Rechtfertigungsschrift. (M. S., 1906, Nr. 8.)
Ein Rückblick auf den Werdegang des Dampfschiffahrtswesens. (D. F., 1906, Nr. 8.)
Die Forschungsreise S. M. S. „Planet". (A. H., 1906, Nr. 8, 9.)
Kosten des Kohlenverbrauchs der englischen, französischen und deutschen Flotten in den letzten 10 Jahren. (I. R. A. F., September 1906.)
Über die Kriegsmarinen auf der Ausstellung in Mailand. (S., Jahrg. 7, Nr. 23.)

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift für das gesamte Leben der Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering. — E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. E. = Marine Engineering (New York). — M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-[Vereins-
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

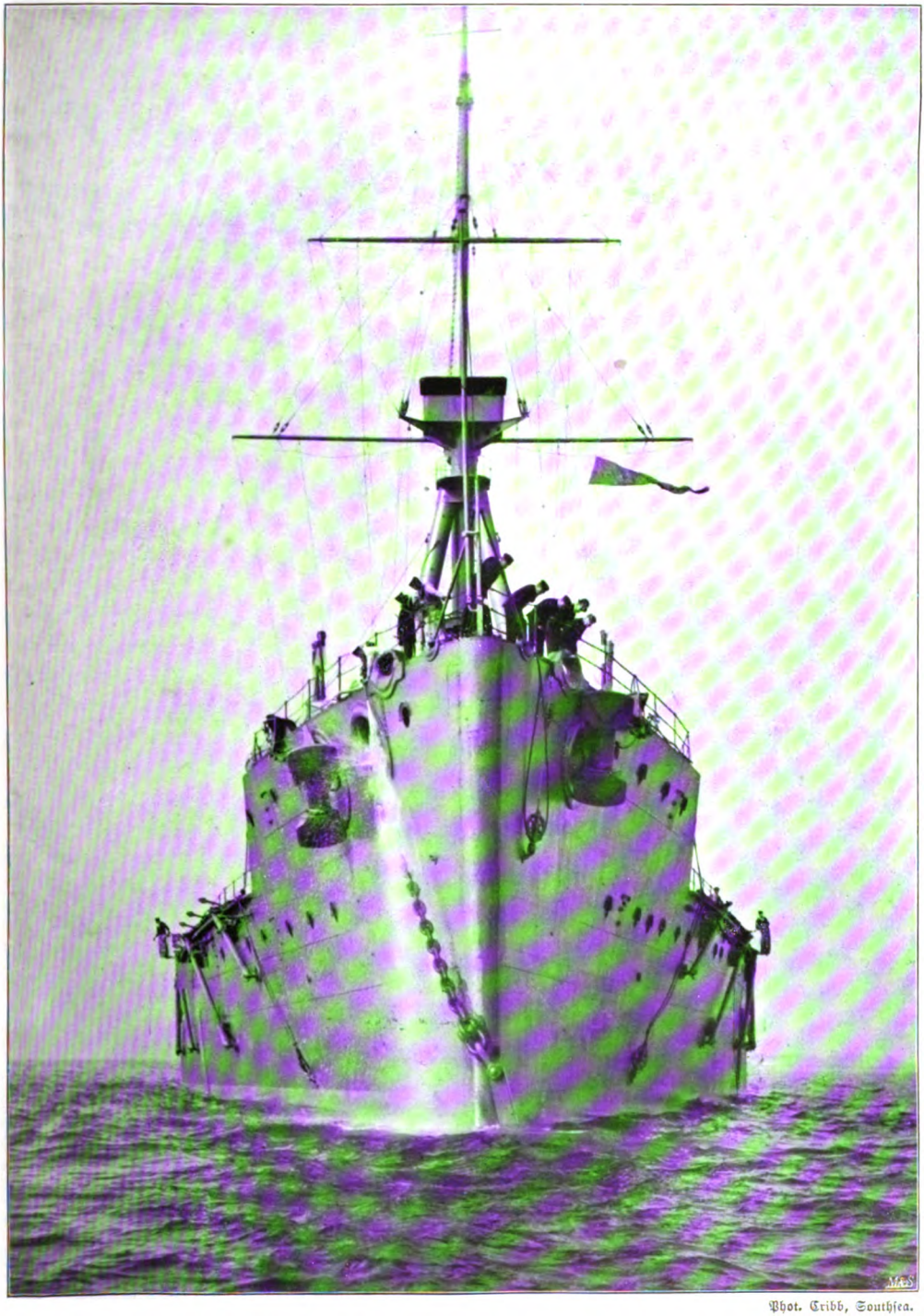
Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 68, Kochstraße 68—71.
Google

Digitized by Google

Phot. Cribb, Southsea.

H. M. S. „Dreadnought".

Digitized by Google



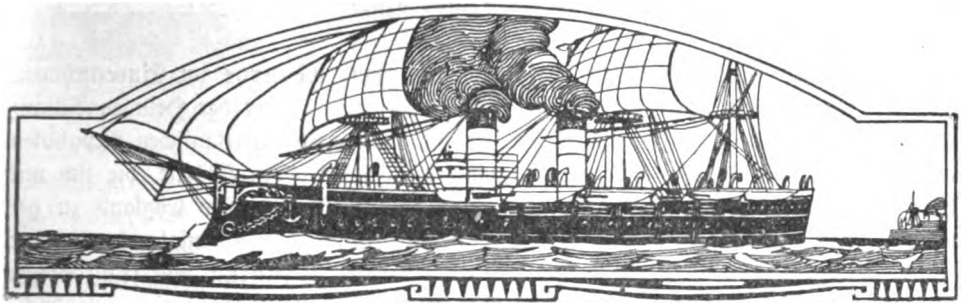
Phot. Cribb, Southsea.

H. M. S. „Dreadnought“.

(Vorderansicht).

Digitized by Google

Digitized by Google



Die panamerikanische Politik.

Von Dr. Hans Plehn.

I.

Entwicklung der Monroe-Doktrin. Der erste panamerikanische Kongreß.

Die amerikanische Politik der Vereinigten Staaten ist unauflöslich verknüpft mit der Monroe-Doktrin. Nicht als ob diese der Politik der Union eine völlig neue Richtung gegeben hätte; sie selbst war ein Produkt der früheren Politik. Der Wunsch, Amerika politisch zu isolieren, war älteren Datums. Die eine Seite dieser Politik, daß nämlich Amerika sich nicht in die europäische Politik einmischen sollte, war in der Farewell-Adresse Washingtons ausgesprochen. Die andere Seite war, daß Europa nach Möglichkeit aus der amerikanischen Politik ausgeschaltet werden sollte; und dieser Wunsch ergab sich ganz natürlich aus der Geschichte des 18. Jahrhunderts. Der europäische Kolonialbesitz auf amerikanischem Boden hatte beständig die Kabinettspolitik und die Kriege Europas in die neue Welt projiziert. Und nachdem die englische Herrschaft abgeschüttelt war, konnten die Vereinigten Staaten auf eine desto ungestörtere und friedlichere Entwicklung rechnen, je mehr auch die übrigen europäischen Mächte von dem Kontinent verschwanden. Dieser Isolierungspolitik diente es, wenn die Union 1803 den Franzosen Louisiana und 1819 den Spaniern Florida abkaufte. Auch für Cuba war sie bereit, einen Preis zu zahlen; und als die süd- und mittelamerikanischen Kolonien sich für ihre Unabhängigkeit erhoben, dehnten die Vereinigten Staaten ihre Isolierungspolitik auf den ganzen Kontinent aus. Es handelte sich für sie nicht allein darum, daß Spanien und Portugal, wenigstens von dem Festlande, endgültig ausgeschlossen blieben, sondern daß auch keine andere europäische Macht ihr koloniales Erbe antrat. Die Kämpfe der spanischen Republiken, die Haltung Frankreichs in Verbindung mit der Politik der Heiligen Allianz, die die Revolution und den Republikanismus erdrücken wollte, und endlich die Ansprüche, die Rußland auf Gebiete der nordamerikanischen Westküste erhob, gaben dem Präsidenten Monroe den Anlaß zu seiner berühmten Dezemberbotschaft von 1823.

Digitized by Google

Mit der wichtigsten Macht, mit England, stand Monroe im Einvernehmen. Die Monroe-Doktrin deckte sich mit der Politik Cannings, der der Heiligen Allianz entgegentrat und der die Unabhängigkeit der süd- und mittelamerikanischen Republiken anerkannte. Seine Absicht war dabei einmal, die großen neuen Märkte, die sich mit dem Zusammenbruch des spanischen Kolonialsystems erschlossen, für England zu gewinnen, und zweitens, die Gründung eines neuen französischen Kolonialreiches in der neuen Welt zu verhindern. Im Oktober 1824 erklärte Canning dem französischen Gesandten, England würde es als einen Casus belli betrachten, wenn eine europäische Macht sich in die Angelegenheiten der spanischen Kolonien einmischte.

Monroe nahm in seiner Botschaft eine defensive Haltung ein. Er stellte sich auf den Status quo. Die Vereinigten Staaten würden keine weitere Rebellion europäischer Kolonien unterstützen, sondern sie erkennen den gegenwärtigen kolonialen Besitzstand der europäischen Mächte in Amerika an. Anderseits forderten sie auch die Anerkennung des Status quo von seiten Europas. In den Teilen des Kontinents, die bereits frei geworden, wo sich bereits unabhängige Republiken konstituiert hätten, sollten die europäischen Mächte keine neuen Kolonisationsversuche unternehmen. Die Union erklärte ihre Solidarität mit allen diesen neuen Republiken — das Kaisertum Brasilien wurde nicht erwähnt — gegenüber Europa. Jeden Versuch der alliierten Mächte (der Heiligen Allianz), ihr politisches System in die westliche Hemisphäre einzuführen, müßten die Vereinigten Staaten als eine Gefahr für ihren eigenen Frieden und ihre Sicherheit betrachten. Die Union würde sich nicht in die europäische Politik einmischen; dafür sollte Europa nicht in Amerika intervenieren.

Mit dieser Botschaft stellten die Vereinigten Staaten das romanische Amerika unter ihre Protektion. Aber von den Beziehungen der Union zu den neuen Republiken war nur im Hinblick auf Europa die Rede. Das war freilich nicht der einzige Gesichtspunkt gewesen, der in den Beratungen der nordamerikanischen Staatsmänner zur Geltung kam. Jefferson, den Monroe neben Maddison zu der Beratung zugezogen hatte, gab eine Erklärung ab, die gerade in ihrer Verbindung mit dem Ursprung der Monroe-Doktrin interessant und suggestiv ist. „Wir müssen uns zunächst eine Frage vorlegen"; schrieb Jefferson, „wollen wir nicht für uns eine oder mehrere der spanischen Provinzen erwerben? Ich gestehe offen, daß ich stets Cuba für den wichtigsten Zuwachs betrachtet habe, den unser Staatssystem jemals erhalten könnte. Die Macht, die uns diese Insel in Verbindung mit der Spitze von Florida über den Golf von Mexiko sowie das Land und den Isthmus, die ihn begrenzen, geben würde, müßte unsere politische Entwicklung gewaltig fördern." Indes der Präsident stand davon ab, sich diese Auffassung anzueignen.

In Südamerika wurde die Monroe-Doktrin mit Jubel aufgenommen. Bolivar, „der Befreier", der hervorragendste unter den politischen Führern des Südens, hatte einen Bund der spanischen Republiken begründen wollen. Sein erster Appell zu einem panamerikanischen Kongreß (1822) hatte keinen Widerhall gefunden; jetzt berief er einen zweiten Kongreß nach Panama ein. Er wollte die Monroe-Doktrin zur Grundlage einer allamerikanischen Union machen. Ihm schwebte ein Gegenbund der amerikanischen Republiken gegen die Heilige Allianz Europas vor; die Monroe-Doktrin, die eine einseitige politische Erklärung der Vereinigten Staaten war, dachte er in einen völkerrecht-

Digitized by Google

lichen Vertrag zwischen allen amerikanischen Republiken umzuwandeln. Er sah nicht, daß die Idee eines Gegenbundes gegen die Heilige Allianz völlig gegenstandslos geworden war; denn seitdem die spanischen Republiken von der englischen und der amerikanischen Seemacht anerkannt waren, war ein europäischer Angriff auf ihre Unabhängigkeit etwas Undenkbares. Bolivar war ein radikalerer Panamerikaner als Monroe. Er wollte den Panamakanal bauen; ganz Amerika und Amerika allein sollte der Kanal gehören. Die Vereinigten Staaten wollten sich auf all das nicht einlassen, um sich die Hände nicht zu binden; die Monroe-Doktrin war schließlich mehr im Interesse der Union als der neuen Republiken entstanden. Die Annahme der Einladung zum Kongreß wurde hingezögert; als die Gesandten endlich abreisten, erhielten sie die Weisung, ihr Erscheinen in Panama möglichst hinzuziehen. Inzwischen hatte sich der Kongreß als ein völliges Fiasko gezeigt, und Bürgerkriege beendeten den kurzen amerikanischen Einheitstraum.

Die Monroe-Doktrin erfuhr keine Veränderung im Sinne Bolivars. Sie blieb das politische Programm der Vereinigten Staaten, ohne aber eine völkerrechtliche Geltung zu besitzen. Ihre Aufrechterhaltung ist eine Frage der Macht, nicht des Rechts. Nicht als Rechtsgrundsatz, wohl aber als eine politische Tatsache ist sie von Europa anerkannt worden. Der Wortlaut der Doktrin ist nie geändert worden; er erwies sich als elastisch genug, daß sie im Laufe der Zeit verschiedene Auslegungen erfahren konnte. Sie wurde nicht nur der Eckstein der Politik, sondern zugleich ein politischer Glaubensartikel. Wie sich die Vereinigten Staaten nach Westen und Süden und über See ausdehnten, wie ihre Macht, ihr politischer Ehrgeiz wuchs und der Horizont der politischen Möglichkeiten sich erweiterte — diese Entwicklung fand einen deutlichen Ausdruck in den späteren Auslegungen der Monroe-Doktrin. „Es ist nicht wünschenswert, sie so strikt zu definieren," schrieb der jetzige Präsident Roosevelt, „daß es uns hindern könnte, je nach dem einzelnen Falle den Grad unserer nationalen Interessen in Betracht zu ziehen"; und im letzten Jahre sagte er: „gerade das habe der Doktrin vermehrte Anerkennung im Auslande verschafft, daß sie nicht hat versteinern dürfen, sondern den wachsenden und wechselnden Bedürfnissen Amerikas angepaßt werden konnte."

In den ersten Jahrzehnten nach Monroes Botschaft beschränkte sich die amerikanische Politik der Union ganz wesentlich auf Nordamerika, und so wurde auch die Monroe-Doktrin ausgelegt und angewandt. Das klassische Beispiel bietet die Napoleonische Expedition nach Mexiko und das Kaisertum Maximilians. Der Sezessionskrieg schien eine günstige Gelegenheit zu bieten, die Monroe-Doktrin zu durchlöchern; aber kaum war in den Vereinigten Staaten der innere Frieden wiederhergestellt, als sie eine so drohende Haltung einnahmen, daß Frankreich seine Truppen zurückzog und den unglücklichen Kaiser Max seinem Verderben überließ. Besonders lehrreich für die Entwicklung der Monroe-Doktrin und die amerikanische Politik der Union — beide sind nahezu identisch — ist die Geschichte des mittelamerikanischen Kanals. Wohl kein anderes Problem hat so sehr zur Entwicklung der Doktrin beigetragen. Gegenüber dem erwähnten panamerikanischen Projekt Bolivars erklärte der Präsident der Union, daß der Kanal der ganzen Welt offen stehen müßte. Als die Vereinigten Staaten mit der Erwerbung von Texas und Kalifornien dem Kanalgebiet beträchtlich näher gerückt waren, begann England sich für das Projekt zu interessieren und Stützpunkte an beiden Enden der Nicaragua-Route zu erwerben. Das erregte sofort die Eifersucht der Union. Im

Digitized by Google

Clayton-Bulwer-Vertrag wurde ein Kompromiß erzielt, das der Monroe-Doktrin nicht völlig entsprach. Die Kanalzone sollte neutralisiert werden; keine einzige Macht sollte die alleinige Kontrolle über den Kanal ausüben; die anderen Mächte sollten aufgefordert werden, ebenfalls Garanten des Vertrags zu werden. Aber bald nach dem Sezessionskriege gewann der Gedanke Verbreitung, daß die Kontrolle des Kanals ein amerikanisches Monopol werden müßte. Als nun das Lesseps'sche Projekt die Verwirklichung des Kanalbaus in eine nahe Zukunft zu rücken schien, sprachen die Präsidenten Garfield und Arthur jenen Gedanken offiziell aus, und ihre Staatssekretäre Blaine und Frelinghuysen bemühten sich, England zum Rücktritt von dem Clayton-Bulwer-Vertrag zu bewegen. Aber noch war die politische Macht, die hinter der Monroe-Doktrin stand, nicht groß genug, um England zum Aufgeben seiner Vertragsrechte zu veranlassen. Zwanzig Jahre später gelang es. Der Hay-Pauncefote-Vertrag hob das Clayton-Bulwer-Abkommen auf.

Nach der politischen Theorie, die sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gebildet hatte, sollte sich die Expansion der Vereinigten Staaten auf Gebiete beschränken, die unmittelbar an die Union angrenzten. Aus diesem Grunde lehnte der Senat die Aufnahme Yukatans, das sich ebenso wie Texas von Mexiko losgerissen hatte, in den Staatenverband ab. Aber zur selben Zeit richteten die Amerikaner schon ihren Blick auf die Inselwelt der Antillen. Cuba hatte bereits Jefferson erwerben wollen; da Spanien es nicht verkaufen wollte, wurden die beständigen Aufstände gegen die spanische Herrschaft von Amerika aus, unter stillschweigender Billigung der Regierung, unterstützt. In den sechziger Jahren wurde eine Annexion Haitis geplant. Präsident Johnson verhandelte mit Dänemark über den Ankauf von dessen westindischen Kolonien. Alaska wurde tatsächlich von Rußland erworben. Und jetzt wurde die Monroe-Doktrin dahin erweitert, daß die Übertragung einer der noch bestehenden Kolonien von der besitzenden Macht an einen anderen europäischen Staat nicht geduldet werden dürfte. Wollte sich also Dänemark seines westindischen Besitzes entäußern, so sollte keine europäische Macht sie erwerben dürfen. Die Flibustierzüge nach Cuba richteten sich bereits gegen den Bestand der europäischen Kolonien, die Monroe noch anerkannt hatte. Präsident Johnson suchte als Vermittler zwischen der spanischen Regierung und den aufständischen Cubanern zu intervenieren. Staatssekretär Fish sprach 1870 in einem Bericht an den Präsidenten Grant die Hoffnung aus, daß die Zeit kommen würde, wo Amerika durch die freiwillige Entfernung der europäischen Regierungen von dem Kontinent und den benachbarten Inseln ganz amerikanisch sein würde.

Präsident Grant aber erweiterte den Gesichtskreis der amerikanischen Politik auf den gesamten Kontinent: „Die Zeit ist wahrscheinlich nicht mehr fern, wo durch den natürlichen Gang der Dinge die politischen Zusammenhänge Europas mit diesem Kontinent aufgehört haben werden zu bestehen. Unsere Politik muß sich nach dieser Wahrscheinlichkeit dahin ändern, die Handelsinteressen der spanisch-amerikanischen Staaten enger mit den unseren zu verknüpfen und so den Vereinigten Staaten den Vorrang und die Vorteile zu verschaffen, die Monroe, Adams und Clay im Auge hatten, als sie vorschlugen, am Kongreß von Panama teilzunehmen."

Schon Clay, auf den Grant sich berief, hatte die Vision eines Panamerikas unter der Vorherrschaft der Union gehabt. Grant stellte in positiver Form die wirt-

Digitized by Google

schaftliche Durchdringung des spanischen Amerikas als Ziel der praktischen Politik hin. Zur Verwirklichung war die Zeit noch nicht gekommen. Staatssekretär Blaine nahm den Gedanken von neuem auf. Die Depression nach dem Bürgerkriege und den Krisen der siebziger Jahre war überwunden. Die Entwicklung der Eisenbahnen und die Erschließung des Westens führten einen großen wirtschaftlichen Aufschwung herbei. Die Union schien die Kornkammer Europas werden zu wollen, die Baumwollerzeugung war nahezu ihr Monopol, und in den Oststaaten erstand eine blühende Industrie. Blaine schien der Augenblick gekommen, wo die Union die Vormacht des amerikanischen Kontinents werden konnte. Er dachte nicht allein an eine politische Vormacht, sondern wie Grant an eine wirtschaftliche Durchdringung Südamerikas. Er wollte der Union, und zwar gerade im Hinblick auf die neue industrielle Entwicklung, neue Märkte erschließen. Daß die amerikanische Industrie im großen Stil den Wettbewerb auf den europäischen Märkten aufnehmen könnte, daran dachte um 1880 wohl noch niemand. Umsomehr lockten die Märkte Südamerikas. Aber auch dort konnte die nordamerikanische Industrie auf freiem Markt noch kaum mit Europa konkurrieren; es galt demnach, das spanische Amerika in den Bereich der nordamerikanischen Zollgrenzen einzubeziehen, einen panamerikanischen Zollverein zu begründen. „Wir haben," schrieb Blaine im Jahre 1884, „unsere Beziehungen zu dem spanischen Amerika nicht so klug und so konsequent geführt, als wir hätten tun sollen. Mehr als ein Menschenalter haben wir nichts getan, um die Sympathien jener Länder zu erwerben. Wir sollten alle Anstrengungen machen, ihre Freundschaft zu erwerben. Während die großen europäischen Mächte ihre territoriale Herrschaft in Asien und Afrika vermehren, sollte es unser Ziel sein, unseren Handel mit den südamerikanischen Nationen zu vergrößern. Kein Feld verspricht eine so reiche Ernte, und keins ist so wenig angebaut worden. Unsere auswärtige Politik sollte eine amerikanische Politik im weitesten Sinne des Worts sein, eine Politik des Friedens, der Freundschaft und der kommerziellen Entwicklung."

Garfields Ermordung (1881) machte Blaines Plänen fürs erste ein Ende. Präsident Arthur ernannte an Blaines Stelle Frelinghuysen zu seinem Staatssekretär. Erst 1888 wurden die Einladungen zu dem von Blaine geplanten panamerikanischen Kongreß erlassen; als er im Herbst des folgenden Jahres in Washington zusammentrat, war Blaine von neuem Staatssekretär und sein Präsident. Der Kongreß tagte ein halbes Jahr, die Veröffentlichung der Debatten usw. umfaßt sechs starke Bände, aber das praktische Ergebnis war gering. Zu dem Programm des Kongresses gehörte eine ausgedehnte Fahrt durch die Union, und wie die New Yorker „Tribune" sagte, empfingen die südamerikanischen Vertreter auf dieser Reise einen fortdauernden Anschauungsunterricht über die Erfolge des Schutzzollsystems und konnten die Überzeugung mit nach Hause nehmen, daß ein Zollverein der drei Amerika auf einer hochschutzzöllnerischen Verteidigung gegen Europa begründet werden müßte.

Allein die Beratungen auf dem Kongresse führten zu keinem Ziele. Als Argentinien für seine Wollproduktion Zollfreiheit auf den Märkten der Union verlangte, erklärten deren Vertreter, daß das ihr ganzes Tarifsystem über den Haufen werfen würde. Ein paar Jahre später hat die Union auf Grund der Reziprozitätsklausel des Mac Kinley-Tarifs mit einigen der spanischen Republiken Handelsverträge abgeschlossen, aber sie blieben ohne jeden wesentlichen Einfluß auf den interamerikanischen Verkehr.

Digitized by Google

Auch die anderen Punkte der Tagesordnung blieben resultatlos. Eine panamerikanische Eisenbahn wurde beraten, aber nicht beschlossen. Zur Subventionierung panamerikanischer Dampferlinien erklärte sich Südamerika bereit, nahm aber Anstoß daran, daß die ganze Flotte unter der nordamerikanischen Flagge segeln sollte, und während der Kongreß Feste feierte, schloß Chile einen Subsidienvertrag mit einer englischen Dampferlinie.

Das einzige greifbare Ergebnis des Kongresses war die Errichtung einer „internationalen Vereinigung der amerikanischen Republiken", die auf zehn Jahre geschlossen wurde und 1899 erneuert worden ist, und die Gründung des „Bureaus der amerikanischen Republiken" in Washington. Immerhin aber war die panamerikanische Idee in eindrucksvoller Weise der Öffentlichkeit vermittelt worden; es war ein mächtiger Anstoß gegeben, die drei Amerikas von ihrer natürlichen Solidarität zu überzeugen.

II.

Panamerikanismus und Imperialismus. Der zweite und dritte panamerikanische Kongreß. Die Drago-Doktrin.

Nach der Monroe-Doktrin sollte sich die Politik der Vereinigten Staaten von Europa isoliert halten. In der Tat stand die Union bis nahe ans Ende des 19. Jahrhunderts außerhalb des europäischen Konzerts. Der größte Teil jenes Zeitraumes war für die Mächte des europäischen Festlandes im großen und ganzen eine Periode europäischer Politik, und nicht, wie das 18. Jahrhundert, eine Periode der Kolonial- und Weltpolitik. Aus den Napoleonischen Kriegen war England als einzige europäische See- und Kolonialmacht hervorgegangen, und England, saturiert wie es war, ging bis in die achtziger Jahre hinein vorzugsweise in der inneren Politik Großbritanniens und seines Weltreiches auf und zog sich seinerseits von der Politik des europäischen Festlandes zurück. So war auch den Amerikanern die politische Isolierung nicht schwer gemacht. Wenn ihr Expansionsdrang sie in den Pacific führte, so stießen sie dort verhältnismäßig selten auf europäische Interessen; die Kollisionen, die dort wirklich stattfanden, trugen einen episodenhaften Charakter. Trotzdem war eine völlige Isolierung von Europa nicht durchzuführen. Von Europa empfingen die Vereinigten Staaten Kapital und Menschen. Der Handelsverkehr, den ja auch Washington dringend empfohlen hatte, war stets ein wirksames Bindeglied zwischen der Alten und der Neuen Welt; man muß sich erinnern, daß die Union bis zum Sezessionskriege die zweitgrößte Handelsflotte der Welt besaß, die um 1860 nach amerikanischen Statistikern sogar die englische überflügelte. Ihre Handelsunternehmungen führten die Amerikaner nicht nur nach Osten, sondern auch nach Westen. Es waren die Vereinigten Staaten, die Japan dem Welthandel erschlossen; im Jahre 1854 faßte die japanische Regierung den folgenreichen Entschluß, seine Abgeschlossenheit aufzugeben, und eröffnete zwei Häfen dem amerikanischen Handel. Die Goldfunde in Kalifornien und Australien (seit 1847) gaben nicht nur dem Frachtgeschäft, sondern auch der amerikanischen Ausfuhr eine energische Anregung; die durch ihre Schnelligkeit berühmten amerikanischen Klipper machten der englischen Schiffahrt im Pacific eine harte Konkurrenz; damals bevorzugte der englische Teehandel mit China amerikanische Schiffe. Dem Handel folgten politische Expansionsbestrebungen. Die Union hat keine völlig isolierte, selbstgenügsame Politik

Digitized by Google

verfolgt. Auf dem nordamerikanischen Festland schritten die Expansion und Kolonisation unaufhaltsam fort. Ferner ist an die Kriege mit Mexiko zu erinnern, an die Politik des Panamakanals, an die Erwerbung Alaskas, an die Bestrebungen, Kanada zu annektieren und auf den Antillen Fuß zu fassen. Dann aber wurde die Hawaiigruppe gleichsam in den Bereich der Monroe-Doktrin einbezogen; 1842 erklärte die Regierung von Washington an England und Frankreich, sie würde die Kolonisierung dieser Inseln durch eine europäische Macht nicht gestatten und sie eventuell mit den Waffen verhindern. Im Jahre 1854 wurde Hawaii vorübergehend annektiert; aber der Senat, der so oft das retardierende Element in der Expansionspolitik der Union gewesen ist, ratifizierte den Vertrag damals nicht, und erst 1898 kam die Annexion wirklich zustande. Seit 1870 beunruhigten sich die Australier fortwährend über amerikanische Absichten in Polynesien. Im Jahre 1889 begründeten die Amerikaner mit Deutschland und England ein Kondominium über Samoa. Indem nun auch Deutschland, Frankreich und Rußland aus ihrer europäisch-festländischen Isolierung heraustraten und sich zu Weltstaaten auswuchsen, kamen sie in Ostasien und im Pacific in enge Berührung mit den Vereinigten Staaten. An Stelle des alten europäischen Konzerts bildete sich ein Konzert der Weltstaaten. Schon 1885 waren die Vereinigten Staaten auf der Berliner Kongreßkonferenz vertreten, und in dem letzten Jahrzehnt haben sie sich, wenn auch hier und da unter gewissen prinzipiellen Vorbehalten, mit rein europäischen Angelegenheiten befaßt.

Der Gang der Dinge war also der, daß der wirtschaftliche und politische Interessenkreis der Vereinigten Staaten sich nach Osten und Westen erweiterte. Blaine hatte eine Art von panamerikanischem Imperialismus gepredigt, der an der Isolierung von Europa nach der ursprünglichen Monroe-Doktrin festhielt. Er dachte nicht an eine spezifisch politische Vormachtstellung in Mittel- und Südamerika, sondern sein Programm hatte den charakteristischen wirtschaftlichen Einschlag, der sich überall in den modernen imperialistischen Bestrebungen zeigt. Man erinnert sich aus der deutschen Literatur der neunziger Jahre der Theorie von den drei kommenden, wirtschaftlich selbstgenügsamen Weltreichen, dem russischen, dem größerbritischen und dem panamerikanischen. Allein die Entwicklung bewegte sich nicht in den Bahnen, die Blaine vorherzusehen glaubte. Blaines Ansicht, daß die Beherrschung der südamerikanischen Märkte zu einem Lebensbedürfnis der wachsenden nordamerikanischen Industrie werden würde, bewahrheitete sich nicht. Unter dem Schutze des Mac Kinley- und des Dingley-Tarifs trat die nordamerikanische Industrie mit ungeahntem Erfolge auf den europäischen Märkten selbst als Wettbewerber auf. Der Imperialismus, in dessen Fahrwasser die Vereinigten Staaten mit vollen Segeln einliefen, war nicht der Imperialismus eines isolierten, selbstgenügsamen Panamerikanismus, sondern es war der Imperialismus eines Weltstaates, der durch viel politische und wirtschaftliche Fäden mit den übrigen Weltstaaten zusammenhing. Statt daß sich mehrere selbstgenügsame und voneinander isolierte wirtschaftliche Systeme gebildet hätten, traten die wirtschaftlichen Interessen namentlich Englands, Deutschlands und der Vereinigten Staaten in immer engere Beziehungen zueinander.

Gleichwohl verflocht sich dieser Imperialismus auch wieder mit der amerikanischen Politik der Union. Es war der spanische Krieg, der die politische Isolierung

Digitized by Google

der Vereinigten Staaten endgültig brach. Unmerklich hatte sich die politische Stimmung in der Union auf diese Wandlung vorbereitet. Die neuen Ereignisse fanden eine höchst empfängliche Disposition vor; in überraschender Schnelligkeit konnte die Monroe-Doktrin, die man soeben noch für eine Isolierungspolitik ins Feld geführt hatte, zur Begründung der neuen Kolonial- und Flottenpolitik angerufen werden. Der spanische Krieg leitete eine Politik ein, die zugleich imperialistisch war und panamerikanische Tendenzen aufwies. Die Vereinigten Staaten hörten auf, eine kontinentale Macht zu sein. Im Pariser Frieden erwarben sie Portorico und die Philippinen; in demselben Jahre annektierten sie Hawaii, und im Jahre darauf gewannen sie einen Teil der Samoa-Inseln. Wie oft war nicht vorher betont worden, daß das amerikanische Volk ein Gegner kolonialer Eroberungen wäre, daß eine koloniale Expansion niemals die Politik der Union sein würde. „Die Menschen müssen frei, und alle müssen gleich sein", hatte Abraham Lincoln gesagt. Denn daß die Bevölkerung einer Kolonie nur einen minderen Grad von Freiheit besäße, und daß jeder wahrhaft freie Mann auf einen Kolonialen herabsehen müßte, das war die Überzeugung jedes Amerikaners. Theodor Roosevelt hatte das noch kurz vor dem spanischen Kriege mit Bezug auf Kanada gesagt. Jetzt besaßen die Vereinigten Staaten selbst Kolonien. Mit der Monroe-Doktrin ließ sich das noch eher in Einklang bringen, aber die Verfassung der Union besaß nicht die gleiche Elastizität. Wenn man Hawaii praktisch die Stellung eines Territoriums gab, so konnte man sich nicht entschließen, Portorico und den Philippinen denselben Status zuzuerkennen und sie damit förmlich in den staatlichen Verband der Union aufzunehmen. Bei Cuba waren die verfassungspolitischen Bedenken so stark, daß man der Insel, deren Annexion seit Jefferson der Wunsch und das Streben so vieler Amerikaner gewesen war, eine selbständige Regierung gab und sich mit einem Halbprotektorat begnügte. Denn hätte man Cuba als Territorium in den Verband der Union aufgenommen, so hätte man es im Laufe der Zeit zu dem Range eines Staates aufrücken lassen müssen. Das hätte erstlich dem alten Grundsatze widersprochen, nur unmittelbar angrenzenden Gebieten das Staatenrecht zu verleihen. Ferner aber nimmt in Cuba die Neger- und die Mischlingsbevölkerung eine ganz andere soziale Stellung ein, als in den Vereinigten Staaten, und man ist nicht lüstern darauf, daß Cuba farbige Senatoren und Repräsentanten nach Washington schickte. Dieselben Fragen kamen in letzter Zeit durch die Intervention der Vereinigten Staaten von neuem auf die Tagesordnung, und es ist eine offene Frage, wie die Amerikaner das verfassungsrechtliche und politische Problem lösen werden. Was Portorico und die Philippinen betrifft, so fand der oberste Gerichtshof den Ausweg, daß er den neuen staatsrechtlichen Begriff der „unterworfenen Territorien" prägte. Ein unterworfenes Territorium unterscheidet sich dadurch von einer Kolonie, daß es einen Übergangszustand darstellt; „sobald es die Umstände erlauben", muß es zu dem Range eines wirklichen Territoriums erhoben werden. „Die Herrschaft über ein unterworfenes Territorium, heißt es in der Gerichtsentscheidung, „darf nur vorübergehend ausgeübt werden, während der Frist, die notwendig ist, um den Status der Freiheit zu erreichen." Präsident Roosevelt hat in einer langen Reihe von Reden dieses Thema abgehandelt, um die öffentliche Meinung der Union für diese Auffassung zu erziehen. Ideologen der Demokratie, die sie sind, haben die Amerikaner versucht, das demokratische System auf die

Digitized by Google

Philippinen zu verpflanzen; allein diese Methode läßt bei den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zuständen, bei den eigentümlichen Verhältnissen von Rasse und Kultur kaum erwarten, daß die Inseln in absehbarer Zeit als ein wirkliches Territorium behandelt werden könnten. Das verfassungsrechtliche Problem ist mithin nicht gelöst, sondern seine Lösung ist einstweilen hinausgeschoben.

Das Korrelat dieser neuen Kolonialpolitik war der Beginn einer Flottenpolitik. Früher hatte die Monroe-Doktrin als ein Schutz gegen die „Bürde des Militarismus" gegolten. Erst jetzt erkannte man, daß gerade die Monroe-Doktrin, wenn anders man sie in ihrer erweiterten Interpretation aufrechterhalten wollte, der Union die Verpflichtung zu Rüstungen auferlegte. Auch hier vollzog sich der Umschwung der öffentlichen Meinung schnell; man hörte schon sagen, daß Nordamerika die größte Kriegsflotte der Welt haben müßte; die Abrüstungsideale der englischen Liberalen haben in der Union keinen Widerhall gefunden. —

Diese Entwicklung liegt zwischen dem ersten und dem zweiten panamerikanischen Kongreß. Dazwischen liegt ferner eine neue Auslegung der Monroe-Doktrin. Sie geht dahin, daß die Vereinigten Staaten eine Art von Souveränität über den gesamten Kontinent besäßen. Als 1894 der ewige Streit zwischen England und Venezuela über die Grenzen zwischen dieser Republik und Britisch-Guyana in ein kritischeres Stadium eintrat, intervenierten die Vereinigten Staaten. Präsident Cleveland erklärte, es sei die Politik der Union, jeden Konfliktsstoff mit einer überseeischen Macht aus der westlichen Hemisphäre auszuschalten, und schlug ein Schiedsgericht vor. Das lehnte Lord Salisbury ab. In einer diplomatischen Note vom 7. August 1895 machte Staatssekretär Olney folgende Ausführungen: Die Vereinigten Staaten besäßen eine tatsächliche Souveränität über ganz Amerika. Es heiße nicht die Monroe-Doktrin verletzen, sondern vielmehr sie interpretieren, wenn man erklärte, daß die Vereinigten Staaten in ihrer Eigenschaft als tatsächlicher Souverän bei jedem Grenzstreit mit einer europäischen Macht mitzusprechen hätten, daß sie einen europäischen Staat verhindern müßten, seine amerikanischen Besitzungen auf eine andere europäische Macht zu übertragen, daß keine europäische Macht als Schiedsrichter zwischen amerikanischen Staaten fungieren dürfte, und daß die Vereinigten Staaten in die politische Organisation der amerikanischen Nationen eingreifen dürften, um die Infiltration jeder monarchischen Idee zu verhindern.

Obwohl Lord Salisbury diese Konsequenzen der Monroe-Doktrin nicht anerkannte, und obwohl die Londoner City durch einen Preissturz der amerikanischen Werte den Amerikanern ihre damalige große Abhängigkeit von Europa vor Augen führte, entschloß sich England schließlich doch, wenn auch widerwillig, das amerikanische Schiedsgericht anzuerkennen, das es vorher abgelehnt hatte.

Ohne Zweifel hatte bei dem Beschlusse, Cuba nicht zu annektieren wie Portorico, die Rücksicht auf die Stimmung in dem romanischen Amerika mitgespielt. Und es machte in der Tat in Südamerika großen Eindruck, als die amerikanischen Truppen aus Cuba wieder zurückgezogen wurden. Als Souverän von Portorico, aber nur als Schutzherr von Cuba, nahmen die Vereinigten Staaten an dem zweiten panamerikanischen Kongreß teil. Er trat im Herbst 1901 zusammen. Obwohl er in der

Digitized by Google

verführerischen Stadt Mexiko tagte, dauerte er nur halb so lange wie der erste Kongreß, nur ein Vierteljahr. Er soll „friedlich, wenn auch nicht einstimmig" verlaufen sein. Nach ein paar Wochen entzogen die venezolanischen Vertreter dem Kongreß ihre Anwesenheit. Chile, dessen Parlament anfänglich die Kosten der Vertretung überhaupt abgelehnt hatte, ließ sich erst im letzten Augenblick bereit finden, den Kongreß zu beschicken. Argentinien nahm die Einladung nur unter der Bedingung an, daß seine Zwistigkeiten mit Chile, Bolivia und Peru von der Tagesordnung ausgeschlossen wären. Der Kongreß faßte eine Reihe von Beschlüssen über die panamerikanische Bahn, über eine panamerikanische Bank, über den Austausch amtlicher Publikationen, über einen Zollkongreß, über Patent- und Handelsmarkenrecht usw., aber die allermeisten dieser Beschlüsse sind auf dem Papiere geblieben. Die romanischen Republiken verpflichteten sich, für das Bureau der amerikanischen Republiken zu Washington, das seit 1894 die Union allein unterhalten mußte, wieder regelmäßige Beiträge zu zahlen. Das nennenswerteste Ergebnis war, daß die Vereinigten Staaten den Kongreß überhaupt zustandegebracht hatten, daß es der geschickten und taktvollen Diplomatie ihrer Vertreter gelang, die Beratungen ohne Eklat zu Ende zu führen, und daß trotz der bisherigen praktischen Mißerfolge beschlossen wurde, nach 5 Jahren einen neuen Kongreß abzuhalten.

Zwischen den zweiten und den dritten, diesjährigen panamerikanischen Kongreß fallen einige Ereignisse, die für die Beziehungen der Union zu dem romanischen Amerika von Wichtigkeit waren. Der Streit Venezuelas mit England, Deutschland und Italien war dazu angetan, das Solidaritätsgefühl der „drei Amerikas" zu fördern. In Südamerika war die Besorgnis vor neuen europäischen Kolonisationsversuchen nie ganz ausgestorben, und in der amerikanischen und ebenso in der englischen Presse war diese Besorgnis von Zeit zu Zeit, u. a. mit Hinweisen auf angebliche Annexionsabsichten, die Deutschland gegenüber Teilen von Brasilien hegte, genährt worden. Diese Besorgnis gab dem Venezuela-Streit seinen besonderen Hintergrund und stärkte die Auffassung, in der Monroe-Doktrin den Schutz des romanischen Amerikas gegen europäische Angriffsgelüste zu erblicken. Der letzteren Auslegung stand nun freilich die andere gegenüber, daß „die Vereinigten Staaten des Nordens" selbst der gefährlichere Feind wären. Dieser Auffassung hatte schon im Jahre 1862, nach einem Flibustierzuge des Nordamerikaners Walker, die Regierung von Costa Rica in ihren damaligen Bündnisverhandlungen mit Columbia Ausdruck gegeben. Je nach der Lage überwog bald die eine, bald die andere Auffassung. Die Haltung der Union in dem Venezuela-Streit, der Erfolg ihres Vorschlages, die Angelegenheit vor dem Haager Schiedsgericht zum Austrag zu bringen, waren der ersten förderlich; die Annexion Portoricos, die Gründung der Republik Panama, die Intervention in San Domingo und der Fall von Acre gaben der zweiten Auffassung Nahrung. Als San Domingo seine Schuldverpflichtungen gegenüber einer amerikanischen Industriegesellschaft nicht einhielt, obwohl zuerst die amerikanischen Gerichte und dann ein Schiedsgericht die Ansprüche der Gesellschaft anerkannte, wurde die Zollverwaltung der Republik unter amerikanische Kontrolle gebracht, und ein beträchtlicher Prozentsatz der Zolleinnahmen zur Abtragung jener Schuldverpflichtung verwendet (1904).

Der Acre-Zwischenfall schien die Vereinigten Staaten in einen Konflikt mit

Digitized by Google

Brasilien bringen zu sollen. Acre ist ein weites, unkultiviertes Gebiet im Amazonas-Becken, dessen Besitz zwischen Brasilien, Bolivien und Peru strittig war. Die Besitzfrage, die lange geruht hatte, wurde akut, als der Reichtum an Kautschuk in Acre entdeckt wurde, worauf die beteiligten Staaten einen Grenzvertrag schlossen. Nun aber privilegierte Bolivia eine amerikanische Gesellschaft nicht nur mit der wirtschaftlichen Ausbeutung, sondern auch mit der Verwaltung seines Gebietsanteils von Acre. Der Gedanke, eine amerikanische Chartered Company zum Grenznachbarn zu bekommen, rief in Brasilien eine gewaltige Erregung hervor. Die Regierung legte in Washington Protest ein: auf südamerikanischem Boden dürften die Vereinigten Staaten ebensowenig Kolonisationsversuche unternehmen wie Europa. Brasilien begann sogar zu mobilisieren, was an sich zwar wenig Belang hatte, aber doch die herrschende Stimmung hinreichend kennzeichnete. In ganz Südamerika entrüstete sich die Presse; das hatte sie freilich auch bei der Gründung der neuen Republik Panama getan; aber damals hatten die Regierungen geschwiegen und Panama anerkannt. Der Vertrag zwischen Bolivia und der amerikanischen Gesellschaft wurde aufgehoben und ein neues Abkommen getroffen, wonach Bolivia das Kautschukland nach dem Hektar verkaufte, ohne Regierungsrechte zu verleihen.

Indes diese Stimmungen gegen die Vereinigten Staaten ebbten bald wieder ab. Europa schien wiederum der schlimmere der beiden Feinde zu sein. Dies mag teilweise eine Folge der Agitation für die Drago-Doktrin gewesen sein, die die Erinnerungen an den Venezuela-Fall wach erhielt und die dem dritten panamerikanischen Kongreß ein besonderes Interesse verlieh. Der dritte Kongreß ist ohne Zweifel die interessanteste internationale Versammlung dieses Jahres gewesen. Zwanzig Staaten, die zusammen eine Bevölkerung von 140 Millionen repräsentieren, waren in Rio vertreten. Panamerika in der üblichen Bedeutung des Wortes schließt die europäischen Kolonien, also auch das wichtige Kanada, nicht ein, aber von amerikanischen Republiken hatte allein Venezuela keine Vertreter nach Rio geschickt, denn Präsident Castro fühlte sich gekränkt, daß die Beratungen nicht in seiner Hauptstadt Caracas stattfinden sollten. Auf keinem panamerikanischen Kongreß sind die Verhandlungen in so geschäftsmäßiger Kürze geführt worden. Von vornherein war die Dauer des Kongresses auf 6 Wochen festgesetzt worden; die Dauer jeder Rede war auf 30 Minuten beschränkt; in der Debatte erhielt jeder Redner das Wort nur für 5 Minuten. Man konnte von einer Konferenz von Republikanern der neuen Welt erwarten, daß demokratische Prinzipien die Verhandlungen beherrschen würden, und in der Tat hatten bei den Abstimmungen die Vereinigten Staaten nur eine Stimme, ebenso wie Panama und Haiti. Schwerlich hätte Europa der Tagung eine solche Aufmerksamkeit zugewandt, wie es geschehen ist, wenn nicht der Staatssekretär der Union, Mr. Root, in eigener Person sein Land in Rio vertreten hätte. Mr. Roots Anwesenheit hatte den unverkennbaren Zweck, die führende Stellung der Union deutlich zum Ausdruck zu bringen. Mit allem Pomp trat der Staatssekretär seine Reise nach Rio an Bord eines amerikanischen Kriegsschiffes an, um sie dann um den ganzen südamerikanischen Kontinent fortzusetzen und der Hauptstadt jeder einzelnen Republik seinen Besuch abzustatten. Der politische Zweck dieser Reise war, den Vorurteilen und Antipathien entgegenzuwirken, die in den romanischen Staaten gegen die große Republik des Nordens bestanden; und wenn hier

Digitized by Google

und da kleine Zwischenfälle von der Existenz dieser Vorurteile und Antipathien Zeugnis ablegten, so scheint man doch in Washington mit dem Erfolge der Reise zufrieden zu sein.

Vom Standpunkt der internationalen Politik war die wichtigste der Fragen, die auf dem Kongreß diskutiert wurden, die Drago-Doktrin. Namentlich für Europa bot sie das größte Interesse. Die Drago-Doktrin geht auf die völkerrechtliche Theorie Calvos zurück; sie ist deren praktische Anwendung auf den konkreten Fall des Venezuela-Streites. Carlos Calvo, der im Mai dieses Jahres in Paris gestorben ist, war ein argentinischer Diplomat, der seit 1883 seine Heimat an den Höfen von Berlin, Petersburg, Wien und Paris vertreten hat. Von Hause aus war er Jurist, und er hat mehrere historische, staats- und völkerrechtliche Bücher veröffentlicht. Sein Hauptwerk ist: „Le droit international, théorique et pratique", ein Werk, das in der letzten, fünften Auflage sechs Bände umfaßt. In seiner Heimat gilt Calvo als eine der größten Autoritäten im Staats- und Völkerrecht; tatsächlich war er ein fleißiger Kompilator; strittige Fragen behandelt er mehrfach in der Weise, daß er die einander widerstreitenden Theorien zusammen als das geltende Recht hinstellt, ohne ihres Gegensatzes gewahr zu werden. Er selbst formuliert seine Theorie folgendermaßen: „Nach strengem Völkerrecht rechtfertigen weder Schuldansprüche noch die Verfolgung privater Rechtsansprüche das bewaffnete Eingreifen einer Regierung; und da die europäischen Mächte untereinander ständig diese Regel befolgen, so ist kein Grund vorhanden, weshalb sie sie nicht auch in ihren Beziehungen zu der Neuen Welt befolgen sollten." „Es ist klar, daß Fremde, die sich in einem Lande niederlassen, dasselbe Recht auf Schutz haben, wie die Einheimischen; aber sie sollten kein höheres Maß von Schutz beanspruchen. Geschieht ihnen Unrecht, so sollten sie darauf rechnen, daß die Regierung des Landes die Schuldigen verfolgt, und sie sollten nicht von dem Staat, dem die Urheber ihres Unrechts angehören, pekuniäre Entschädigung fordern." Diese Sätze genügen, um zu zeigen, wie diese Theorie den springenden Punkt in den typischen Streitfällen zwischen Europa und gewissen Staaten des romanischen Amerikas gar nicht berührt; denn es handelt sich doch gerade um solche Fälle, wo die Behörden des Landes nicht fähig oder nicht willens sind, dem geschädigten Ausländer zu seinem Rechte zu verhelfen.

Diese allgemeine juristische Theorie, die jetzt unter dem Namen der „Calvo-Doktrin" bekannt geworden ist, wandte Dr. Drago, der argentinische Minister des Äußeren, bei dem venezolanischen Fall auf die spezielle Frage der Schuldeintreibung an, während er die Frage von Entschädigungsansprüchen, die aus Rechtsverletzungen hervorgehen, nicht erörterte; und er sandte seine Ausführungen in einer diplomatischen Note nach Washington. Seine Beweisführung stützt sich erstens darauf, daß der ausländische Gläubiger etwaige Unsicherheiten der Rückzahlung schon bei der Berechnung seines Risikos einstellte und demnach günstigere oder ungünstigere finanzielle Bedingungen machte. Dann aber hob er hervor, daß die Schuldverträge mit einem souveränen Staate abgeschlossen wären, und daß eine zwangsmäßige Schuldeintreibung durch den Staat des Gläubigers im eklatanten Widerspruch zu der Souveränität des Schuldners stünde, dessen Freiheit und Unabhängigkeit sie aufhöbe. Señor Drago hielt dafür, daß über den tatsächlichen Betrag der Schuld entweder die Gerichte des Landes oder

Digitized by Google

ein Schiedsgericht entscheiden sollten, daß deren Spruch auch für den Schuldnerstaat absolut bindend wäre, daß es aber dessen Regierung selbst vorbehalten bleiben müßte, den Modus und die Fristen der Zahlungen zu bestimmen. Denn seine Regierung hätte ja selbst das größte Interesse an der Regelung dieser Dinge, da ihr Kredit und die nationale Ehre auf dem Spiele stünden. Man sieht, wie das Argument, daß die Freiheit und Unabhängigkeit des Staates bedroht sei, wenn Zwangsmaßregeln zur Schuldeintreibung ergriffen würden, darauf zugeschnitten ist, um den venezolanischen Fall unter die Konsequenzen der Monroe-Doktrin zu bringen. Und in seiner Note bemerkte Drago ausdrücklich, daß in letzter Zeit in Europa eine Tendenz bestünde, Südamerika als Gebiet für künftige Eroberungen zu betrachten; es würde der argentinischen Republik eine große Genugtuung bereiten, wenn die Vereinigten Staaten den Grundsatz anerkennten, „daß öffentliche Schulden keine bewaffnete Intervention und noch weniger die tatsächliche Okkupation amerikanischen Gebiets durch eine europäische Macht begründen könnten".

Auch die Drago-Doktrin setzt eine völlige bona fides des Schuldnerstaates voraus; diese könnte man wohl der argentinischen Bundesregierung zugestehen — denn die schlechten Zahler in Argentinien sind nur einige Provinzen und Stadtgemeinden — aber doch nur mit sehr viel weniger Sicherheit der Regierung von Cipriano Castro. Die chilenischen Vertreter auf dem Kongreß zu Rio stellten sich weit mehr auf den Boden der Wirklichkeit, indem sie diesen Unterschied hervorhoben und gerade im Interesse der südamerikanischen Staatskredite die Drago-Doktrin bekämpften. Der Streit um das Prinzip, das die Drago-Doktrin involviert, ist viel älter als die Doktrin selbst. An ähnlichen Auseinandersetzungen mit einigen der romanischen Republiken hatte es auch früher nicht gefehlt, und auch die Vereinigten Staaten hatten zu der Frage Stellung genommen. Staatssekretär Frelinghuysen hatte im Jahre 1883 als England gegen Venezuela einschritt, durch den amerikanischen Vertreter der Londoner Regierung erklären lassen, „daß die Vereinigten Staaten nur mit großer Besorgnis den Versuch einer fremden Regierung wahrnehmen könnten, die Zahlung reiner Vertragsschulden, die ein südamerikanischer Staat Untertanen jener Regierung zu leisten verpflichtet wäre, mit Gewalt zu erzwingen". Indes war dies nicht immer die Richtschnur der Washingtoner Politik. In einem anderen Falle hat Staatssekretär Fish 1875 erklärt, „daß, wenn ein Staat, nachdem er einen Streit über Schulden und andere Rechtsansprüche von Privatpersonen einem Schiedsgericht zum Austrage überwiesen hätte und sich weigerte, nach erfolgtem Urteil die Summe zu zahlen, an Kredit verliere und den anderen Mächten keine Wahl lasse, als die Beziehungen zu ihm abzubrechen oder letzten Endes zu den Waffen zu greifen". Die beiden Fälle sind verschieden; aber verschieden ist auch die Auffassung über die Anwendung der Monroe-Doktrin. Welche Stellung nahmen nun die Vereinigten Staaten in dem Falle ein, wenn ihre eignen Untertanen, die Schuldforderungen gegenüber einem fremden Staate haben, die Unterstützung ihrer Regierung anriefen? Präsident Jackson bejahte im Jahre 1835 die Verpflichtung der Regierung, ihren Bürgern zu helfen, Staatssekretär Marcy hat sie 1856 verneint. Neuerdings hat die Regierung des Präsidenten Roosevelt solche Ansprüche von Bürgern der Union sowohl gegenüber Venezuela als San Domingo mit nahezu europäischer Rücksichtslosigkeit verfolgt. Es ist allerdings richtig, daß, wie

Digitized by Google

Präsident Roosevelt in einer Rede vom August 1905 betonte, die Vereinigten Staaten in der Verfolgung privater Rechtsansprüche ihrer Untertanen nicht zu den Waffen gegriffen haben; aber daß dies nicht geschah, als sie sich der Zollverwaltung von San Domingo bemächtigten, lag im Grunde weniger an ihrem eigenen Vorgehen als an den tapferen Republikanern des Negerstaates.

Dragos Note erhielt in Washington die Antwort, daß die Monroe-Doktrin die romanischen Republiken nur vor jeder endgültigen Okkupation durch eine europäische Macht schützte. Diese Antwort befand sich im Einklang mit den Äußerungen, die die Regierung zu Washington den Vertretern der drei intervenierenden Mächte gegenüber tat, und mit der Botschaft des Präsidenten vom Dezember 1901. Wenn nun die Monroe-Doktrin nur eine dauernde Okkupation ausschließt, wie steht es dann mit einer vorübergehenden Okkupation zur zwangsmäßigen Schuldeintreibung? Die öffentliche Meinung in der Union entrüstete sich auch gegen eine vorübergehende Okkupation venezolanischen Gebiets, und durch die Vermittlung des Präsidenten Roosevelt wurde der venezolanische Streitfall vor das Tribunal im Haag gewiesen. Wie die Regierung der Union schon in früheren Fällen erklärt hatte, so erklärte auch Präsident Roosevelt, daß zahlungsunwillige Schuldnerstaaten sich nicht hinter der Monroe-Doktrin verstecken dürften, um sich ihren Verpflichtungen zu entziehen. Die europäischen Mächte werden durch die Monroe-Doktrin in eigenen Exekutionsmaßregeln behindert; denn wenn auch nach der offiziellen Auslegung Präsident Roosevelts eine vorübergehende Gebietsbesetzung nicht direkt im Widerspruch zu der Doktrin steht, so ist die öffentliche Meinung in der Union doch geneigt, der Doktrin diese weitere Auslegung zu geben, und es könnte kaum überraschen, wenn die amtliche Politik der Union in Zukunft auch eine vorübergehende Okkupation verhindern wollte. Die Konsequenz dieser Sachlage scheint darauf hinzudeuten, daß dann die Vereinigten Staaten es übernehmen müßten, dem verletzten Recht Genüge zu schaffen und selbst die Exekution zu übernehmen. Damit könnte Europa wohl zufrieden sein. Aber diese Konsequenz würde der Union Verpflichtungen auferlegen, die ihre Beziehungen zu Südamerika schädigen könnten. Zweifellos stände diese Konsequenz der Monroe-Doktrin im schneidenden Widerspruch zu der Drago-Doktrin, denn sie würde die Freiheit, Unabhängigkeit und Souveränität der Republiken ebenso gefährden wie eine direkte europäische Intervention. In San Domingo schritten die Vereinigten Staaten ein und belegten die Zollverwaltung mit Beschlag; da die Negerrepublik keinen Widerstand leistete, so verlief alles ganz glatt; zwar versagte der Senat seine Zustimmung zu diesem Schritt, aber die Regierung sah sich nicht veranlaßt, deshalb die Zollverwaltung aus der Hand zu geben. Dagegen hat Staatssekretär Root in Buenos Aires erklärt, die Vereinigten Staaten würden niemals ihre Armee oder Marine aufbieten, um Schulden von anderen Regierungen oder Privatpersonen einzutreiben. So ist die Frage der Schuldeintreibung bislang offen geblieben. Die Vereinigten Staaten begünstigten natürlich die Austragung durch Schiedsgericht. Aber im Falle offenbarer mala fides bedeutet ein Schiedsgericht nichts anderes als einen Aufschub der Entscheidung; kommt der Schuldnerstaat trotz der Entscheidung des Schiedsgerichts seinen Verpflichtungen nicht nach, so steht die Frage der Exekution auf demselben Fleck wie vorher. Vorläufig hat die Regierung der Union vermieden, prinzipiell zu dieser Frage Stellung zu nehmen.

Digitized by Google

Um die Drago-Doktrin ist hart gekämpft worden. Die Vereinigten Staaten wollten sie in der vorliegenden Form nicht anerkennen. Denn dadurch hätten sie ihre eigene Politik in Exekutionsfragen zu sehr gebunden. So manche Republik in Süd- und Mittelamerika ist gegenüber amerikanischen Gesellschaften Verpflichtungen eingegangen, deren Sicherheit durch die Annahme der Drago-Doktrin gefährdet werden könnte. Die Vertreter der Union wollten die Frage an die nächste Haager Konferenz verweisen, was unter Umständen eine Vertagung ad calendas graecas bedeuten kann. In Chile und Brasilien hielt man die ganze Doktrin für überflüssig, wofern die Republiken nur danach strebten, sich mit ihren Gläubigern gut zu stellen. Eine Verweisung an den Haag aber gefiel den Brasilianern nicht, sie wollten diese rein amerikanische Frage nicht vor ein europäisches Tribunal bringen. Die Argentinier erhoben den Einwand, daß das europäische Kollegium im Haag wegen Befangenheit abgelehnt werden müßte. Schon bei den Vorberatungen in Washington und ebenso auf dem Kongreß in Rio stießen die Meinungen hart aufeinander. Aber es gelang der geschickten und geduldigen Diplomatie der Amerikaner, ihren Antrag an allen Klippen vorüberzusteuern, und er wurde mit einer geringen Modifikation angenommen. Die Haager Konferenz wird sich nun mit der Frage zu befassen haben, „ob überhaupt oder bis zu welchem Grade gewaltsame Maßregeln bei der Einziehung von Schulden angewandt werden dürfen".

III.

Das romanische Amerika und seine Beziehungen zu den Vereinigten Staaten und zu Europa.

Der eigentliche Vater des panamerikanischen Gedankens war nicht Monroe, sondern Bolivar. Sein ursprüngliches Ziel war ein Zusammenschluß aller befreiten spanischen Kolonien zu einem Bundesstaat nach dem Muster der Vereinigten Staaten. Auch nach Bolivar hat es an Versuchen, wenigstens eine lose Vereinigung zwischen den spanischen Republiken herzustellen, nicht gefehlt. Allein sie konnten keinen Erfolg haben. Die Lage wird deutlich, wenn man sich die geographischen Bedingungen und die Geschichte der Kolonisation vergegenwärtigt. Die Spanier und Portugiesen haben nur schmale Küstenstriche besiedelt. Die Kolonien hatten untereinander keinen Zusammenhang, die Bevölkerung war über ungeheuere Räume dünn verstreut. Zwar waren auch die Vereinigten Staaten in den Anfängen ihrer Unabhängigkeit ein schmales Küstengebiet mit einer relativ dünn gesäten Bevölkerung. Auch ihr erster bundesstaatlicher Verband war nur lose geflochten. Die zentrifugalen Tendenzen der Staatensouveränität blieben vorhanden und führten zu der schweren Krisis des Sezessionskrieges, der bei einem anderen Ausgange zur Aufrichtung eines nordamerikanischen Staatensystems — mit Mexiko und Kanada — geführt hätte. Aber wieviel günstiger war von Anfang an die Lage der angelsächsischen Kolonien als die der romanischen. Sie konzentrierten sich auf einem verhältnismäßig kleinen Gebiete der Ostküste. Sie erhoben sich im gemeinsamen Kriege gegen England, was ihrer nationalen Zusammengehörigkeit eine feste Grundlage gab; und die indianische Gefahr, die durch eine lange Periode der Kolonisation eine große Realität hatte, diente ebenfalls als Kitt. Von ihrer Basis an der Ostküste schoben sie allmählich ihre Herrschaft weiter nach Westen vor. Die Vorbedingung für die Gewinnung des weiteren Westens war der Ausbau des Eisenbahnsystems und ein ständiger Zustrom europäischer

Digitized by Google

Einwanderer. Jedes neu gewonnene Gebiet trat sofort in die engsten Beziehungen zu dem Kern der Union; soweit die Ausdehnung vorwärts drang, wurde überall die politische Organisation, die Nationalität des Ostens eingepflanzt.

Die spanischen Kolonien besaßen zur Zeit ihrer Unabhängigkeitskämpfe eine geringere Bevölkerung als die Nordamerikaner, und sie war über die ganze Küstenlänge Südamerikas (mit Ausnahme des portugiesischen Brasiliens), Mittelamerikas und Mexikos verzettelt. Ihre Kämpfe gegen das Mutterland geschahen isoliert. Die Entfernungen waren viel zu groß, um in einer Zeit vor der Erfindung des Dampfschiffs und der Eisenbahn einen Bundesstaat gründen zu können. Die geographischen Bedingungen waren mindestens ebenso ungünstig wie in Australien, wo sich die Kolonien erst hundert Jahre nach ihrer Besiedlung zum Commonwealth zusammenschlossen, und wo sich eben jetzt in dem am meisten isolierten Westaustralien neue separatistische Tendenzen bemerklich machen. Eine Verbindung zwischen dem Westen und dem Osten Südamerikas war nur über Europa möglich; transkontinentale Eisenbahnen wurden ebensowenig gebaut als eine nationale Schiffahrt begründet. Die europäische Einwanderung blieb aus. Ein Druck von außen, der in Nordamerika die Solidarität des Bundes befestigte, war nicht vorhanden; die Indianer des südlichen Kontinents waren keine Krieger wie die im Norden, und vor Europa schützte die Monroe-Doktrin.

Dazu kam, daß den spanischen Kolonien und ebenso Brasilien eine starke, auf Grundbesitz und Handel ruhende Mittelklasse fehlte, die die demokratische Grundlage für republikanische Staatswesen abgeben konnte. Die spanische und portugiesische Kolonialpolitik war eine einseitige Finanzpolitik gewesen, die nicht auf die Entwicklung des Handels des Mutterlandes ausging, und damit zugleich die Bodenproduktion der Kolonien entwickelt hätte, sondern die sich ausschließlich auf die Ausbeutung des Mineralreichtums beschränkte. Handel und Gewerbe im Mutterlande und die Bodenproduktion der Kolonien wurden eher entmutigt als gefördert. In Mexiko war z. B. der Anbau von Wein und Oliven, von Hanf, Flachs und Safran verboten. So fand die neue Zeit der Unabhängigkeit einen kraftlosen, unsoliden Aufbau der Gesellschaft; und ebenso ungünstig waren die wirtschaftlichen Verhältnisse, namentlich in den tropischen Gebieten, wo sich die weiße Bevölkerung nicht dem Ackerbau widmen konnte. Das tropische Klima war ferner nicht geeignet, den ursprünglichen Charakter der europäischen Ansiedlerschaft in den späteren Generationen unverändert zu erhalten; dazu kam eine starke Vermischung mit der indianischen und Negerbevölkerung, die in den spanischen Kolonien während der Unabhängigkeitskämpfe die Freiheit erhielt. Für diese Zustände, vielleicht auch für den romanischen Nationalcharakter an sich, paßte die demokratische Staatsverfassung, die man von den Vereinigten Staaten übernahm, am allerwenigsten. Die Unsolidität der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Grundlagen führte zu der Unstetigkeit der Regierungen und zu der Rechtsunsicherheit, die sprichwörtlich geworden ist. In Columbien fanden in 56 Jahren 57 Revolutionen statt; in Venezuela, seitdem es die Unabhängigkeit erlangt hatte, 50, wovon 10 erfolgreich waren. Eine verhängnisvolle Überschätzung der Formen im öffentlichen Recht und in den politischen Institutionen führte zu unruhigen Experimenten mit den Verfassungen, die bei jeder Gelegenheit geändert wurden, ohne daß an den herrschenden Zuständen das Geringste gebessert wurde. Die Vereinigten Staaten haben wohl Ursache, auf diesen Tiefstand politischer Kultur herabzusehen.

Digitized by Google

Aber man erinnert sich, daß auch in Texas, in Kalifornien, Arkansas und anderwärts Zustände von Gesetzlosigkeit geherrscht haben, an die man, ohne ungerecht zu werden, einen europäischen Maßstab nicht anlegen darf. Denkt man sich den Einfluß weg, den die politische Gemeinschaft mit den Oststaaten und ihrer älteren Kultur auf Texas usw. stets ausgeübt hat, und dem diese jüngeren Staaten die wertvolle Tradition des politischen Systems und die Stabilität ihrer Regierung verdanken, so würde der Unterschied zwischen ihnen und den romanischen Republiken vielleicht in weniger greller Beleuchtung erscheinen. Gewiß ist auch der Unterschied des romanischen und des angelsächsischen Charakters in Betracht zu ziehen, aber er erklärt nicht alles. Auch für die unerfreulichen Seiten südamerikanischer Finanzpolitik findet man eine Art von Parallele in gewissen Manipulationen der Trusts und in den Stadtverwaltungen der Union.

Die ursprüngliche Unstetigkeit der Regierungen in den romanischen Republiken, die keine Gelegenheit gehabt hatten, noch unter der Herrschaft Spaniens und Portugals sich in der Kunst der Selbstregierung zu üben, wurde chronisch. In den Unabhängigkeitskriegen entstanden Schulen militärischer Abenteurer und Klassen, die von der „Politik", wie sie in Mittel- und Südamerika verstanden wurde, lebten, während in mehreren der Republiken die zur guten Gesellschaft gehörenden Schichten es für ihrer unwürdig hielten, sich mit der Politik überhaupt abzugeben. (Auch hierfür gibt es, mutatis mutandis, eine Parallele in der Union.) Revolution und Bürgerkrieg waren ein Geschäft, und in Trinidad und noch mehr in Curaçao gab es Kaufleute und Finanzmänner, die die Revolutionen „gründeten". Curaçao ist als das Clearing- und Waarenhaus der Revolutionen im Gebiet des Mexikanischen Golfs bezeichnet worden, und ein revolutionärer „General", der mit dieser Hilfe in den Regierungspalast von Haiti, Columbia oder Venezuela einzog, fand seine Staatseinkünfte für eine lange Reihe von Jahren verpfändet.

Dafür, daß all dies mehr die Folge der allgemeinen Verhältnisse als des nationalen Charakters ist, scheint besonders Mexiko den Beweis zu liefern. Mexiko hatte in 47 Jahren 50 Präsidenten, 2 Kaiser (beide erschossen) und eine Regentschaft gehabt, aber unter der patriarchalischen Autokratie, die der Präsident Porfirio Diaz seit einem Menschenalter ausübt, und unter dem großen wirtschaftlichen Aufschwung, den das Land unter seiner Regierung genommen hat, gewöhnte sich die Bevölkerung an friedlichere Zustände. Die alte Generation von Revolutionären ist ausgestorben, und es besteht die beste Aussicht, daß auch nach Diaz' Tode Mexiko keinen Rückfall in die alte Anarchie erleiden wird. Denn der Vizepräsident, Ramon Corral, gilt als der designierte Nachfolger des Präsidenten; und seine Wahl wurde von der New Yorker Börse mit einer Hausse in mexikanischen Werten beantwortet. Die Mittel, die Diaz anwandte, um seine Herrschaft zu befestigen, waren eine Vermehrung der Truppen, der Bau von Eisenbahnen, die einen natürlichen Schutz gegen zentrifugale Bestrebungen der entfernteren Provinzen gewährten, und die Konsolidierung der Finanzen. Die Wiederherstellung des Staatskredits erleichterte die Anlage fremden Kapitals. Und zwar suchte Präsident Diaz die wirtschaftliche Unterstützung dort, wo er sie am nächsten haben konnte: bei den Vereinigten Staaten. Das erste war, daß er sein Land durch drei Bahnlinien mit der Union verknüpfte. Die Bahnen wurden von Amerikanern und größtenteils mit amerikanischem Kapital gebaut und von Diaz mit sehr liberalen Subventionen und Konzessionen ausgestattet. Indes hat die mexikanische Regierung

Digitized by Google

im Jahre 1904 den größten Teil der Anteilscheine der National-, der International- und der Interoceanic-Bahn erworben und sich dadurch einen entscheidenden Einfluß auf diese Linien gesichert. Die ursprüngliche Vorherrschaft des englischen und französischen Kapitals ging an die Amerikaner verloren, die in 25 Jahren gegen 2 Milliarden Dollars dort angelegt haben. Davon kamen 300 Millionen auf die Entwicklung der Bergwerke und 100 Millionen auf landwirtschaftliche Unternehmungen; ein beträchtlicher Teil dieses Anlagekapitals wurde durch einen großen Import von Maschinen direkt zurückbezahlt. Den Amerikanern verdankt Mexiko die Annahme moderner Geschäftsmethoden, die Entwicklung seines Bankwesens, des Bergbaus und der Industrie. Auch die äußeren Formen des Lebens sind in mannigfacher Weise amerikanisiert worden; ein Teil der Hauptstadt ist in amerikanischem Stil erbaut worden; gebildete Mexikaner schicken ihre Kinder nicht mehr auf europäische, sondern auf nordamerikanische Schulen, während in den mexikanischen Anstalten das Englische obligatorisch gelehrt wird.

Zur Entwicklung der einheimischen Industrie sind beträchtliche Schutzzölle eingeführt; so sind z. B. alle Produkte geschützt, die das mexikanische Stahlwerk in Monterey herstellt. Die Vereinigten Staaten genießen gegenüber dieser Schutzpolitik keine Ausnahme; handelspolitische Zwistigkeiten — namentlich veterinärpolizeilicher Natur — sind zwischen beiden Ländern nicht selten. Die Wirtschaftspolitik der mexikanischen Regierung ist sehr zielbewußt. Neuerdings ist ein fester Geldkurs auf Goldbasis eingeführt. Es werden neue Handelsverbindungen angeknüpft und neue Absatzmärkte für die einheimische Industrie gesucht. Die Regierung subventioniert eigene Dampferlinien nach Süd- und Mittelamerika, sie subventioniert ferner kanadische Linien nach der mexikanischen West- und Ostküste; auch mit Ostasien ist die Westküste jetzt durch eine regelmäßige Linie verbunden.

Zu den am meisten zurückgebliebenen Ländern des spanischen Amerikas gehören die mittelamerikanischen Republiken. Trotz ihrer Kleinheit sind sie voneinander fast ganz isoliert. Nicht zwei von ihnen sind durch einen Schienenstrang verbunden; nur ein paar Bahnlinien führen von der Küste ins Innere, und es gibt keinen regelmäßigen Dampferverkehr an der Küste.

Unter den südamerikanischen Staaten hat eine große Differenzierung stattgefunden. Am frühesten erreichte Chile geordnete Verhältnisse. Hier bildete sich ein aristokratisches, oder vielleicht richtiger ein oligarchisches Regierungssystem. Einige hundert einflußreiche Familien beherrschten Parlament und Exekutive. Revolutionen waren infolgedessen eine Seltenheit, und die finanziellen Verpflichtungen gegen Europa wurden mit einer ganz unsüdamerikanischen Genauigkeit erfüllt. Hier entstand zuerst in dem südlichen Kontinent ein intensives Nationalgefühl. Zwischen den Anden und der See auf einem schmalen Küstenraum zusammengepreßt, unterstützt durch ein frühzeitig angelegtes Wege- und Bahnnetz, konnte Chile seine nationalen Kräfte am frühesten energisch konzentrieren. Und der kleine Staat, dessen Bevölkerung freilich aus hartem Stoff gemacht war, gewann eine militärische und maritime Überlegenheit, die ihn weit über seine Grenzen gefürchtet machte. Seine Kriege mit Peru und Bolivien brachten ihm die salpeterreiche Nachbarprovinz ein, und damit war der Wohlstand des Landes begründet.

Neben Chile haben Argentinien und Brasilien einen großen wirtschaftlichen Aufschwung genommen. Die Ursachen dieses Aufschwungs waren die gleichen wie in Mexiko,

Digitized by Google

Kanada und den Vereinigten Staaten selbst: europäische Einwanderung und Erschließung des natürlichen Reichtums der Länder durch europäisches Kapital und europäischen Unternehmungsgeist. Am bemerkenswertesten ist die Entwicklung Argentiniens. Seine Bevölkerungszahl steht derjenigen Kanadas nicht mehr fern: 1869 betrug sie 1,8, 1895 3,9 und 1901 5 Millionen (Kanada hatte nach dem Zensus von 1901 5,3 Millionen). Buenos Aires ist mit nahezu 1 Million Einwohner die viertgrößte Stadt Amerikas, und gleich hinter ihm kommt Rio de Janeiro mit 800 000. Vor 30 Jahren waren Bierbrauerei und Müllerei die einzigen Industrien Argentiniens; Weizen wurde damals zum eigenen Konsum eingeführt aus Chile, aus den Vereinigten Staaten, selbst aus der Türkei. Mit dem Übergange zum Schutzzollsystem (1876) entstanden allmählich andere Industrien; Präsident Roca begann 1881 das Eisenbahnnetz auszubauen, und der unvergleichliche Besitz des La Plata half die Landwirtschaft zu einem sehr bedeutenden Ausfuhrgewerbe zu entwickeln. Argentiniens Bestand an Schafen ist größer als derjenigen Australiens und Neuseelands zusammen, und der Bestand an Rindvieh beträgt zwei Drittel dessen in den Vereinigten Staaten. Dazu hat der Weizenanbau und -Export gewaltig zugenommen. Besonders auffällig ist das Verhältnis der gesamten Ausfuhr zu der relativen Kleinheit der Bevölkerung; 1899 war sie im Verhältnis zur Bevölkerungsziffer doppelt so groß wie die Ausfuhr der Vereinigten Staaten.

Alle südamerikanischen Republiken leiden darunter, daß ihre Hauptexportartikel von den Weltmarktpreisen abhängig sind, und die wirtschaftlichen Krisen, die deren Schwankungen hervorriefen, haben oft den Anlaß zu den inneren Wirren gegeben Auch in Chile, das 1892 zu Schutzzöllen überging, und in Brasilien sind die Anfänge heimischer Industrien vorhanden; aber der Reichtum Chiles beruht hauptsächlich in seinen Mineralien, wie der Brasiliens in Kaffee, Zucker und dem immer wichtiger werdenden Kautschuk. Nach Areal und Bevölkerung (15 bis 16 Millionen) steht Brasilien an der Spitze; aber das weite Tropengebiet und der starke Einschlag von Negerblut lassen an einem so energischen Vorwärtsstreben, wie es Argentinien an den Tag legt, zweifeln.

Dieser wirtschaftliche Aufschwung hatte eine entschiedene Konsolidierung der politischen Verhältnisse zur Folge. Dieselbe Erscheinung finden wir auch in den pazifischen Staaten. Die Epoche der Revolutionen scheint zum größten Teil überwunden zu sein. An Stelle militärischer Diktatoren werden Zuckerpflanzer und Bankiers zu Präsidenten der Republiken gewählt. Die europäischen Kolonien in diesen Staaten, namentlich die englischen, deutschen, französischen und spanischen, die bedeutende Handels- und Anlagekapitalien repräsentieren, sind ein Element, das die politische Konsolidierung fördert. Aber auch in der einheimischen Bevölkerung ist ein konstruktives Element von nicht zu unterschätzender Bedeutung entstanden. In Brasilien, in den La Plata-Staaten und an der Westküste herrscht ein eifriges Streben, Wege und Bahnen zu bauen, Handel und Schiffahrt zu fördern, den natürlichen Reichtum der Länder zu erschließen.*)

*) Über diese Entwicklung vgl. Charles Akers: »South America 1854—1900.« London 1904. — Percy Martin: »Through five Republics« (Argentinien, Brasilien, Chile, Uruguay und Venezuela). London 1905. — Charles Pepper: »Panama to Patagonia.« London 1906. — Speziell die deutschen Beziehungen zu Südamerika behandelt: „Amerika", Illustriertes Export-Handbuch der Hamburger „Börsenhalle". Hamburg 1905.

Digitized by Google

Das ganze romanische Amerika ist an Europa tief verschuldet. Als sich die Kolonien von Spanien und Portugal losrissen, bedurften sie europäischen Kapitals, um sich finanziell auf die eigenen Füße zu stellen. Sie sind sämtlich von England finanziert worden. Von Brasilien wird mit scherzhafter Übertreibung gesagt, daß es noch heute den englischen Rothschilds gehörte. Die Gesamtheit der englischen Anlagen in Südamerika wird auf 8 Milliarden Mark geschätzt, die von Deutschland und Frankreich auf je 2 Milliarden. Eine natürliche Folge war, daß auch der größte Teil des Handels in englische Hände kam; das war ja das Ziel von Canning gewesen, als er die Unabhängigkeit der romanischen Kolonien anerkannte. Neben England nahm Hamburg frühzeitig an dem südamerikanischen Handel teil, und später haben sich die deutschen Interessen in Südamerika kräftig entwickelt, wenn auch in den letzten Jahrzehnten ein bedauerlicher Rückschritt festgestellt werden muß. Aber alles in allem blieb Südamerika in regem Handelsverkehr mit Europa, während Süd- und Nordamerika wirtschaftlich fast ganz isoliert blieben. In neuerer Zeit beginnt sich das zu ändern, in einigen der Republiken ringen die Nordamerikaner mit den Deutschen um den zweiten Platz, denn den ersten nimmt noch überall England ein. Die Einfuhr des gesamten romanischen Amerika wird auf mehr als 2 Milliarden Mark geschätzt. Davon kommen auf die Vereinigten Staaten ungefähr 440 Millionen = 21 Prozent. Für die Vereinigten Staaten besteht nun das romanische Amerika aus zwei Wirtschaftsgebieten, einem nördlichen, das Mexiko und das Gebiet des Karaibischen Meeres umfaßt, und dem südlich davon gelegenen Gebiete. Die Gesamteinfuhr des nördlichen Gebiets beträgt nicht ganz 500 Millionen Mark, und hiervon fallen auf die Vereinigten Staaten 50 Prozent, dagegen sind sie an der Einfuhr nach dem südlichen Gebiete, das sich auf 1600 Millionen beziffert, nur mit 12 Prozent beteiligt. Der gesamte Export der Union nach dem spanischen Nord- und Mittelamerika beläuft sich auf 425 Millionen, nach dem romanischen Südamerika auf 230 Millionen; die Zahlen für die Einfuhr nach der Union sind in beiden Fällen 600 Millionen Mark. Die Differenz zwischen der südamerikanischen Ein- und Ausfuhr kommt auf Rechnung des großen Kaffee- und Kautschukexports aus Brasilien. Während die Einfuhr aus den beiden romanischen Wirtschaftsgebieten nach der Union sich die Wage hält, ist die Einfuhr der Union in das größere und reichere südliche Gebiet nur halb so groß als in das nördliche.

Mit der Ein- und Ausfuhr sind die Beziehungen Südamerikas zu Europa nicht erschöpft. In allen romanischen Republiken spielt die katholische Kirche eine sehr große Rolle. Obwohl sie fast überall vom Staate getrennt ist, so ist sie doch eine außerordentlich bedeutende Macht im gesamten Leben und nicht zum wenigsten in der Politik. Der Gedanke, daß eine protestantische Macht wie die Union eine wirkliche Vorherrschaft über den Kontinent ausüben könnte, ist der Kirche natürlich ungemein widerwärtig. In Mexiko hat die klerikale Partei sogar den Bau von Eisenbahnen nach der Union bekämpft. Die Interessengemeinschaft der Religion weist Südamerika nach Osten und nicht nach Norden und desgleichen die Interessengemeinschaft der Sprache, Rasse und nationalen Kultur. Der alte Haß gegen das Mutterland ist längst abgestorben und freundschaftlicheren Gesinnungen gewichen. Die idealen Bande der Rassengemeinschaft haben darin eine recht reale Grundlage, daß das romanische Europa den weitaus überwiegenden Teil der Einwanderung stellt. In Brasilien leben 1,8 Millionen Italiener und 900000 Portu-

Digitized by Google

giesen, in Argentinien 800 000 bis 900 000 Italiener, 250 000 Spanier und 80 000 Franzosen. Buenos-Aires ist die zweitgrößte romanische Stadt der Welt. Es ist sehr bezeichnend, daß im spanisch-amerikanischen Kriege die Sympathien Südamerikas nicht auf seiten Kubas und seiner Befreier, sondern auf seiten Spaniens standen, obwohl auch Cuba sich auf die Blutsverwandtschaft berufen konnte, und obwohl die um ihre Freiheit kämpfende Insel das politische Solidaritätsgefühl der anderen ehemaligen spanischen Kolonien hätte erwecken sollen. Die wachsende Empfindung, mit dem romanischen Europa eine Einheit zu bilden, wird von Europa aus genährt. Nach dem ersten panamerikanischen Kongreß warnte Emilio Castelar in der „Ilustracion Española y Americana“ vor den Expansionsbestrebungen der Vereinigten Staaten, und diese Warnung fand ein lebhaftes Echo in der spanischen, portugiesischen und französischen Presse. Ihren ersten organisierten Ausdruck fand diese Stimmung wohl in dem spanisch-amerikanischen Kongreß, der 1900 in Madrid tagte. Zwar wurde bei seiner Eröffnung betont, daß ihm jede Tendenz gegen die Vereinigten Staaten völlig fern läge, aber kurz vorher hatte der spanische Minister des Äußeren, indem er den Zweck des Kongresses erklärte, offen gesagt: Spanien habe mit einer sehr mächtigen Gegnerschaft zu kämpfen, da die Vereinigten Staaten unablässig danach strebten, sich des gesamten Handels mit Amerika zu bemächtigen. Auf jene Stimmungen ist die sympathische Persönlichkeit König Alfons' nicht ohne Einfluß gewesen. Ein in Brasilien erscheinendes spanisches Blatt sprach sogar den Wunsch aus, daß der König seine Flitterwochen in dem republikanischen Südamerika verleben möchte, und auch der Madrider „Heraldo“ erwärmte sich für diesen Plan, der natürlich ganz undurchführbar war. Aber König Alfons besuchte, während der Kongreß in Rio tagte, ein chilenisches Kriegsschiff, das im Hafen von San Sebastian lag, und brachte an Bord einen Toast auf seine „amerikanischen Brüder“ aus.

Hie und da spiegelt sich in diesem Gemeinschaftsgefühl der romanischen Rasse das Verhältnis zu den Vereinigten Staaten wieder. In Südamerika wird die Union bald als wahrer Hort gegen die „Gewalttätigkeiten“ Europas betrachtet, bald sieht man gerade in ihr die drohendste Gefahr. Daß man jedenfalls vermied, ihre Autorität zu verstärken, zeigt u. a. der Umstand, daß in der letzten Zeit in allen Fällen, wo Streitigkeiten zwischen den einzelnen Staaten einem internationalen Schiedsgericht unterbreitet wurden, ein europäischer Monarch als Schiedsrichter angerufen wurde. Staatssekretär Olney hatte in der erwähnten Note von 1895 erklärt, das widerstritte der Monroe-Doktrin, aber man hat diesen Punkt nicht forciert. Eine gewisse Ironie liegt nun darin, daß die Vereinigten Staaten selbst ein neues Band zwischen dem romanischen Amerika und Europa haben knüpfen helfen. Zu der ersten Haager Friedenskonferenz von 1899 hatte außer der Union nur Mexiko eine Einladung erhalten. Die anderen Republiken fühlten sich dadurch zurückgesetzt und grollten, daß die Vertreter der Vereinigten Staaten den ganzen südlichen Kontinent repräsentieren durften; und ihre Repräsentation kam dadurch zum Ausdruck, daß sie in die Beschlüsse der Konferenz eine Erklärung zugunsten der Monroe-Doktrin hineinbrachten und bei der Unterzeichnung des Schlußprotokolls ausdrücklich auf jene Erklärung hinwiesen. Zu der nächsten Haager Konferenz sind auch die Republiken, die 1899 übergangen waren, geladen worden, und es waren gerade die Vereinigten Staaten, die die Drago-Doktrin von dem panamerikanischen Kongreß an das Forum im Haag verwiesen haben.

Digitized by Google

Das Solidaritätsgefühl der romanischen Rasse ist auf die Beziehungen der romanischen Republiken untereinander ohne Einfluß geblieben. Man hat wohl einen südamerikanischen Staatenbund vorausgesagt, allein das ist eine Utopie, die durch die geographischen Bedingungen und durch die geschichtliche Entwicklung widerlegt wird. Die politische Eifersucht ist zu groß, die politische Differenzierung zu weit vorgeschritten. Vor wenigen Jahren wurde versucht, einen Dreibund zwischen Argentinien, Chile und Brasilien herzustellen, aber die Verhandlungen wurden schon in den Anfangsstadien wieder abgebrochen, und sofort begannen Chile und Argentinien, ihre Seerüstung zu verstärken. Auf dem Kongreß zu Montevideo im August 1905 trat die alte Uneinigkeit von neuem zutage. Selbst Projekte über die Gleichmäßigkeit der Hafenabgaben, der Sanitätspolizei usw., die dem auswärtigen Handel sehr zugute kommen würden, fielen durch. Die politische Entwicklung weist nicht auf einen Bundesstaat, sondern auf ein südamerikanisches Staatensystem hin. Die Anfänge dieses Systems bildeten sich an zwei Stellen. Zuerst entstand ein Gleichgewicht der Mächte im La Plata-Gebiet, wo die dichter besiedelten Provinzen von Argentinien und Brasilien mit Uruguay und Paraguay zusammenstoßen, in dem Gebiet, das der Schauplatz der verheerendsten Kriege und Bürgerkriege Südamerikas gewesen ist. Getrennt von diesem südöstlichen Staatensystem entstand ein zweites an der pazifischen Küste. Die Staaten, die dazu gehören, haben untereinander gar keine oder nur schwierige Landverbindungen; ihre Verbindung beruht auf der See. Dem Staat, der die Seeherrschaft gewann, mußte die Vorherrschaft zufallen. Und seitdem Chile in dem Kriege mit Peru und Bolivia (1879 bis 1883) seine Seeherrschaft begründete, hat die Regierung von Santiago jede Gelegenheit benutzt, ihren politischen Einfluß auf die pazifischen Republiken zu verstärken, und von der Magelhaenstraße bis zum Isthmus ist ihr Einfluß vorherrschend. Erst gegen Ende des letzten Jahrhunderts, nachdem Argentinien schon 1877 Patagonien annektiert hatte, begannen die beiden Staatensysteme sich miteinander zu verflechten. Zwischen den zwei benachbarten, aber durch die Anden getrennten Vertretern der beiden Systeme, Chile und Argentinien, drohte es zum Kriege zu kommen. Der Ausbruch des Konflikts wurde, wenigstens vorläufig, durch den Schiedsspruch König Eduards von England (1902) verhindert. Aber bezeichnend für die politische Entwicklung ist, daß Argentinien nunmehr begann, den chilenischen Einfluß in Bolivia zu verdrängen. Es hatte bisher keinen Erfolg; aber die Vollendung der geplanten Bahn, die das argentinische Eisenbahnsystem mit dem bolivischen verbinden soll, wird Argentinien in die Lage versetzen, seinen Einfluß an der Westküste zu verstärken. Allein die Verbindungen zur See übertreffen die Landverbindungen an Wichtigkeit, und nicht nur die drei südamerikanischen Großmächte, Chile, Argentinien und Brasilien, sondern auch Peru haben seit 1904 Anstalten getroffen, ihre maritimen Streitkräfte zu vermehren. Selbstverständlich kann man an ihre Rüstungen nicht den Maßstab der großen Weltstaaten anlegen; ihr Zweck ist ja nur, das Gleichgewicht der südamerikanischen Mächte zu erhalten — oder es zu verschieben.

Die Vollendung des Panamakanals wird den politischen Einfluß der Vereinigten Staaten auch an der pazifischen Küste fühlbar machen. Es verbietet sich von selbst, über die politischen Folgen des Kanalbaues, die künftige amerikanische Politik der Union und die weitere Entwicklung der Monroe-Doktrin zu dogmatisieren. Staats-

Digitized by Google

sekretär Olney hatte 1895 die tatsächliche Souveränität der Vereinigten Staaten über ganz Amerika in Anspruch genommen. In diesem Zusammenhang ist der Begriff der Souveränität ebenso dehnbar wie die Monroe-Doktrin selbst; er kann sehr viel und sehr wenig bedeuten. Nach Mr. Olneys Auffassung besitzt die Union das Recht, in die innere Organisation der anderen Republiken einzugreifen. Diesen akademischen Anspruch auf die gegenwärtige Tatsachenwelt anwendend, erklärte der jetzige Staatssekretär Root in einer Rede, die er 1904 als Privatmann in New York hielt, daß die Union berechtigt wäre, eine gewisse Polizeigewalt über den Kontinent auszuüben. Dasselbe hat Präsident Roosevelt in seiner berühmten Rede ausgesprochen, in der er den schlechten Regierungen mit dem „dicken Stock" drohte. Er erteilte den Republiken die dringende Ermahnung, „anständig" zu regieren. Die Vereinigten Staaten erschienen in der Rolle eines Mentors mit Erziehungsrechten und -pflichten. Nun deckt sich die Sphäre, wo der „dicke Stock" in erster Linie Arbeit fände, genau mit der Sphäre, wo der Panamakanal den Vereinigten Staaten militärpolitische Interessen von größter Wichtigkeit gibt. Westindien, Mittelamerika, Venezuela und Columbien haben an dem wirtschaftlichen Aufschwung und an der politischen Gesundung des Südens am allerwenigsten teilgenommen. Das kann einerseits die Union leicht veranlassen, hier eine Politik sozusagen einer polizeilichen Intervention und Überwachung zu führen; anderseits ist die Annexion gerade dieser Gebiete wenig verlockend. Es liegen einige Beispiele einer solchen Intervention vor. In San Domingo ist, wie schon bemerkt, die Zollverwaltung von den Amerikanern in Beschlag genommen. In Cuba sind die Vereinigten Staaten eben jetzt eingeschritten, um die Ordnung wiederherzustellen. Den Bürgern von Panama ist das unveräußerliche Recht des Amerikaners auf Revolution entzogen worden. Den Liberalen, die mit der bestehenden Regierung unzufrieden sind, wurde bedeutet, daß die Vereinigten Staaten eine Revolution nicht erlaubten, und zwar nicht nur in der Nähe der Kanalzone, sondern auch in den entlegneren Bezirken. Die strategischen Interessen, die sich aus dem Besitze des Kanals ergeben, bringen es mit sich, daß die Vereinigten Staaten im Karaibischen Meer die politische und maritime Vormacht erstreben müssen; die wirtschaftlichen Interessen erfordern eine energische Friedensbewahrung in dieser Sphäre. Die Notwendigkeit oder auch die Wahrscheinlichkeit einer politischen Annexion in diesem Gebiete folgt daraus noch nicht. Die Erklärung des Staatssekretärs Hay, daß die Union nicht daran dächte, San Domingo oder Haiti zu erwerben, ist überzeugend genug; die Amerikaner haben allen Grund, ihre Negerbevölkerung nicht zu vermehren. Dasselbe Argument hat seine Bedeutung für Cuba. Auch jetzt hat die Regierung von Washington vermieden, Cuba zu annektieren, teils wegen der Negerfrage, teils in Rücksicht auf die Stimmung in Südamerika. Freilich läßt sich die Zukunft nicht vorhersehen. Aber das liegt auf der Hand, daß den Vereinigten Staaten ein Zuwachs ihres Gebiets nur dann wirklich erwünscht sein kann, wenn der neue Besitz für ihre Kultur und namentlich auch für ihre politischen Institutionen assimilierungsfähig wäre. Der Gedanke, Kolonien als Kolonien zu regieren, wie etwa England Indien oder Ägypten regiert, wird in der Union wohl lange noch auf starken Widerstand stoßen; und daß die Verpflanzung des demokratischen Prinzips auf unvorbereiten Boden schlechte Früchte trägt, zeigen die Philippinen. In den romanischen Republiken dagegen, deren politische Konsolidation

Digitized by Google

erstarkt ist, und die demnach an sich als ein wünschenswerter Zuwachs zu der Union betrachtet werden könnten, hat sich auch die politische und nationale Individualität des Staates kräftig entwickelt. Wenn sich die Expansion der Vereinigten Staaten auch nicht absolut nach dem Gesetz der Grenznachbarschaft entwickelt hat, so bewegte sich ihre stärkste Tendenz doch in dieser Richtung. Die Annexionswünsche waren lange Zeit ganz besonders auf Kanada gerichtet, und noch heute hört man von der wirtschaftlichen Amerikanisierung Kanadas sprechen. Aber je reicher sich das wirtschaftliche Leben Kanadas entwickelt, desto mehr erstarkt auch seine politische Individualität. Die „ökonomische Durchdringung" als eine Form moderner Eroberung ist desto leichter durchzuführen, je tiefer die nationale Kultur des schwächeren Landes unter der des erobernden steht. Jede Vermehrung seiner wirtschaftlichen und politischen Kraft macht es auch kulturell widerstandsfähiger gegen eine Absorption. Das gilt nicht nur von Kanada, sondern auch von Mexiko. Unleugbar gibt es Kreise in der Union, die auf einen künftigen Anschluß Mexikos an das nordamerikanische System hoffen. Wären aber die Vereinigten Staaten imstande, Mexiko zu amerikanisieren? Die Voraussetzung dazu wäre fraglos eine wesentlich stärkere amerikanische Einwanderung, die jetzt nicht mehr als 10 000 Köpfe beträgt. In Kanada gehört der größte Teil der Bevölkerung derselben Rasse und Sprache an; außerdem liegt Kanada in derselben Zone wie die Nordstaaten. In Mexiko befänden sich die Amerikaner unter einer anderen Rasse und in einem andern Klima. Die Nachkommen der Spanier haben sich den Lebensbedingungen dieser Zone angepaßt; würden aber die Amerikaner, die eine so viel jüngere Kultur vertreten, in dieser Umgebung ihren Nationalcharakter Generationen hindurch bewahren und die ältere spanisch-amerikanische Kultur ihrem eigenen Typus assimilieren können? Freilich liegen zwischen Mexiko und den Neuenglandstaaten Louisiana, Florida, Texas; der Übergang wäre also wesentlich abgestuft. Aber, wie Colqhoun betont, bringt der Unionsbürger den spanischen Amerikanern wenig Sympathie entgegen. Er hat kein Verständnis und keinen Sinn für ihre Eigenart, für die „Slowness" und die Apathie des Südens, er fühlt sich in dieser Welt wie im Exil und denkt nur daran, so schnell wie möglich in seine eigene Zivilisation zurückzukehren.*) Ähnliche Gedanken werden in dem letzten Heft der „North-American Review" ausgeführt; der Nordamerikaner besitze wenig Anpassungsfähigkeit und zeigt das ganz besonders im Verkehr mit dem romanischen Amerika.

In dem größeren Teile Südamerikas, der südlich von dem maritimen Interessenkreise des Panamakanals liegt, hat die Monroe-Doktrin eine äußerst schwache wirtschaftliche Basis. Hier gibt es keine nordamerikanische Bank; die Schiffahrt ist überwiegend in europäischen Händen; der Passagierverkehr von Rio nach New York geht noch immer über europäische Häfen. Die Schiffahrtspolitik der Union hat sich allerdings jetzt große Ziele gesetzt, und die Vollendung des Panamakanals wird wohl eine Reihe von subventionierten Dampferlinien im Gefolge haben. Besonders auf die pazifische Küste Südamerikas, deren Schiffahrtsverbindung mit den Neuenglandstaaten durch den Kanal am meisten gewinnen wird, richtet sich die Aufmerksamkeit der Union. Der Reichtum an Mineralien und Kautschuk verspricht eine reiche Ausbeute. Die

*) Colqhoun, „Greater America". London 1904.

Digitized by Google

Weststaaten selbst ersehnen ein politisches Gegengewicht gegen Chile; einer von ihnen hat vor ein paar Jahren, als von dem Bündnis zwischen Argentinien, Brasilien und Chile die Rede war, unter das Protektorat der Union gestellt zu werden. Die pazifischen Staaten besitzen natürlich nicht annähernd eine solche nationale Widerstandsfähigkeit gegen eine wirtschaftliche Absorption durch Nordamerika, wie Chile, Argentinien, Brasilien, Kanada und auch Mexiko. Sie sind der intensivsten „wirtschaftlichen Durchdringung" ausgesetzt. Ob diese wirtschaftliche Durchdringung eine panamerikanische oder eine internationale sein wird, das wird ganz wesentlich von der kommerziellen Energie Europas abhängen. In Südamerika scheint eine Periode angespanntesten Wettbewerbs zwischen den großen Wirtschaftsmächten der Welt bevorzustehen, und der Gang, den diese Entwicklung nehmen wird, kann schwerlich ohne großen Einfluß auf die künftige Gestaltung der Monroe-Doktrin bleiben.

Digitized by Google

Eine amerikanische Studie über „Die Elemente der Flottentaktik".

(Mit 14 Abbildungen.)

Die Schlacht von Tsuschima und Togos taktische Erfolge haben neuen Stoff zu taktischen Studien gegeben und zur Veröffentlichung einer Reihe von taktischen Aufsätzen in der Fachpresse geführt. Es ist nicht nur interessant zu verfolgen, wie die einzelnen Verfasser zu den aufgeworfenen Fragen Stellung nehmen, sondern auch zu beobachten, welches taktische Prinzip ihnen in der Schlacht von Tsuschima besonders auffallend erscheint.

In der im Augustheft der „Proceedings of the United States Naval Institute" erschienenen Preisarbeit des Lieutenant-Commanders Niblack „The elements of fleet tactics", welcher der zweite Preis zuerkannt wurde, ist es die Konzentration der eigenen Kraft auf einen Teil der feindlichen Formation gewesen, in der der Verfasser das Geheimnis des taktischen Erfolges von Tsuschima sieht. Er stellt daher mit Recht dies Prinzip als Basis und Ausgangspunkt jedes fruchtbaren taktischen Denkens auf und faßt diese Regel in zwei Sätzen zusammen:

Axiom 1: Die Feuerkonzentration so vieler Geschütze wie irgend möglich ist die wahre Grundlage jeder Taktik.

Axiom 2: Ein Verband ist so zu führen, daß die eigene Flotte ihr Feuer auf einen Teil der feindlichen Linie konzentrieren kann, der Feind aber sein Feuer nicht auf einen Teil der eigenen Formation zu vereinigen imstande ist.

Die eigenartige Fassung des Axioms 2 führt den Verfasser zu einem eingehenden Studium der Formationen. Er fragt jedoch nicht:

a) Wie sieht die vorteilhafte taktische Position aus, in der der Feind nur einen Teil seiner Geschütze zum Tragen bringen kann, und wie kommt und hält sich die Flotte in dieser Position? (Togo stand vor der russischen Marschkolonne) — und

b) wie muß in dieser vorteilhaften Position die eigene Formation aussehen, damit alle eigenen Geschütze schießen können? (Togo stand quer vor der feindlichen tiefen Formation),

sondern er stellt sich die Aufgabe, die Formationen in ihrer Beziehung zum Feinde zu ermitteln, in denen entsprechend dem Axiom 2 die eigene Flotte mit ihrem konzentrischen Feuer einen Teil des Gegners überschütten kann, während der Feind gleichzeitig daran verhindert wird.

Die Formationen in ihrer Beziehung zur Artillerie.

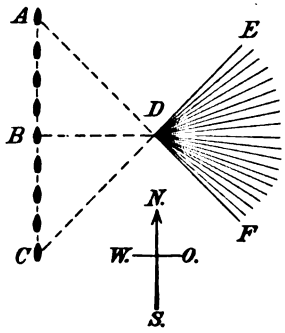
Der eben besprochenen Auffassung des Axioms 2 entspricht auch die präzise Fragestellung, die der Untersuchung dieses Abschnitts Richtung und Ziel vorschreibt. Die Frage lautet: „Wo und auf welcher Entfernung liegt bei den verschiedenen Formationen der Punkt, von dem an eine Linie ihr Feuer vereinigen kann?"

Digitized by Google

Der Betrachtung ist ein Geschwader von neun Schiffen mit 250 Yards Schiffsabstand zugrunde gelegt. (Captain Barry macht in der sehr lebhaften Diskussion, die dieser Arbeit gefolgt ist, darauf aufmerksam, daß 250 Yards einen recht geringen Abstand darstellen.) Das Ergebnis ist kurz das folgende.

1. Kiellinie.

Bei der Kiellinie liegt die Ära des Konzentrationsmaximums (der Breitseitgeschütze) querab von der Mitte der Formation und in einer Entfernung, die gleich der

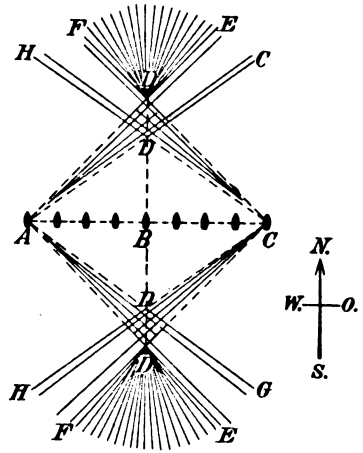


Abbild. 1.

halben Länge der Formation ist. Also im vorliegenden Falle: Steuerbord querab 1000 Yards. (Abbild. 1.)

2. Dwarslinie.

In der Dwarslinie liegt die Ära des Konzentrationsmaximums vor bzw. hinter der Mitte der Formation in einer Entfernung, die etwas geringer ist, als die halbe Länge der Formation, weil nämlich die Flügelschiffe außer der Bugarmierung noch



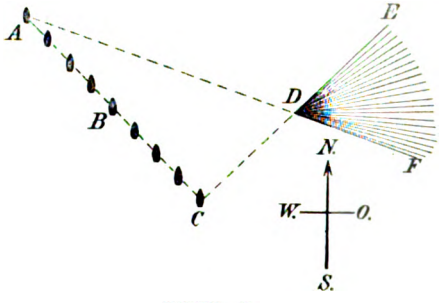
Abbild. 2.

Digitized by Google

den Teil der Breitseitarmierung mit ins Feuer bringen können, der noch gerade vor dem Bug (bzw. Heck) des Nebenmannes vorbeischießen kann. (Abbild. 2.)

3. Staffel.

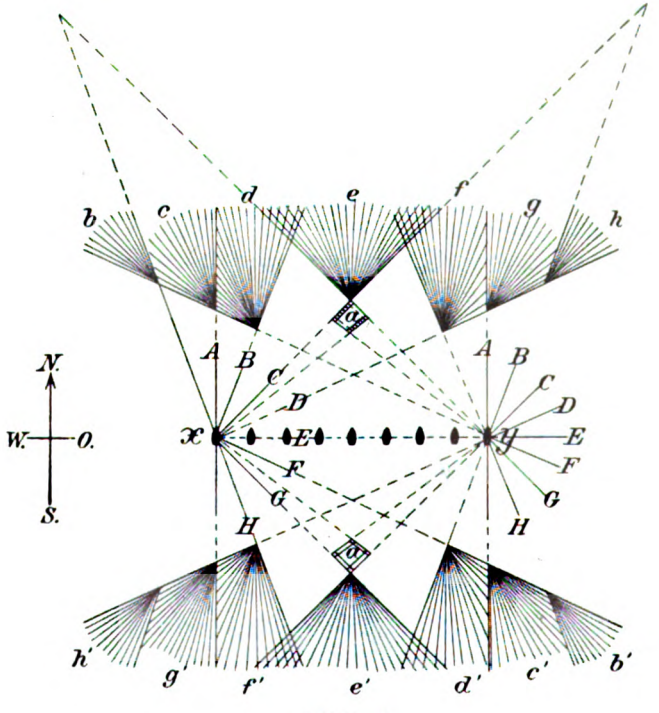
Die Lage des Konzentrationsmaximums einer Staffel 4 Strich achteraus zeigt Abbildung 3.



Abbild. 3.

4. Das Überlappen.

Die Beziehung der verschiedenen Konzentrationsmaxima zueinander ist aus Abbildung 4 ersichtlich.



Abbild. 4.

Digitized by Google

X Y sei eine Dwarslinie, die durch Wendung von 2 zu 2 Strich die einzelnen Staffelformationen herstellt. Für die Dwarslinie ist a das Konzentrationsmaximum. Wendet die Flotte 2 Strich Steuerbord, so wird (entsprechend der Abbildung 3) b das Maximum. Für eine Wendung um 4 Strich wird es durch c, für eine solche um 6 Strich durch d bezeichnet. Eine Wendung um 8 Strich stellt aus der Dwarslinie die Kiellinie her, deren Maximum durch e entsprechend der Abbildung 1 veranschaulicht wird. Das Verfahren über alle 32 Strich fortgesetzt, ergibt die Abbildung 4.

Ein Blick auf die Skizze zeigt, daß bereits auf den nahen und allernächsten Entfernungen die einzelnen Maxima der Staffeln b, c, d ineinander fallen und sich überlappen, es also vom Standpunkt der Konzentrationsmaxima aus ziemlich belanglos sein muß, ob man eine Staffel von 2, 4 oder 6 Strich bildet. Legt man ferner der Betrachtung größere Entfernungen zugrunde, so zeigt sich, daß fast alle Maxima ganz in dem Konzentrationsmaximum der Kiellinie e aufgehen. Die punktierten Linien der Abbild. 4 deuten dies an und beweisen, daß die Entfernungen gar nicht einmal sehr groß zu sein brauchen.

In diesem Überlappen der einzelnen Maxima liegt die Schwäche der ganzen Theorie des Commanders Niblack, der dieses Überlappen zwar durchaus nicht übersehen hat, es aber in seiner Bedeutung und Wirkung zu gering einschätzt und seine ganzen Schlußfolgerungen darauf stützt, daß jede Formation ein eigenes, von allen anderen getrenntes Konzentrationsmaximum besitzt.

Taktische Methoden (Formationsübergänge).

In dem zweiten Teil seiner Studie geht Commander Niblack zu der ersten großen Schlußfolgerung über. Weil nämlich, sagt er, die Untersuchung der Formationen ergeben hat, daß jede Formation ihr eigenes, nur ihr gehörendes und eigentümliches Konzentrationsmaximum hat, so kann im einzelnen Fall nur eine einzige Formation die richtige sein. Die ganze Kunst besteht demnach darin, solche „taktischen Methoden" auszuarbeiten, die es möglich machen, ohne Störung des Artilleriefeuers, von einer Formation in die jeweilig beste überzugehen. Taktik wird dem Verfasser zur Kunst der Formationsbildung, und taktische Methoden sind Formationsübergänge, das Handwerkszeug des Admirals. Aber wohlverstanden: Diese Formationsübergänge sind nicht nur irgendwelche Formationsübergänge, wie sie jeder Verband zu seinen Bewegungen unumgänglich nötig braucht, sondern es sind im wahrsten Sinne des Wortes „Gefechtsübergänge". Der Verfasser spricht in erster Linie von: „close ranges", und die Konzentrationsmaxima liegen, solange sie sich nicht überlappen, sämtlich innerhalb 1000 bis 1500, höchstens bis 2000 Yards, also innerhalb der allernächsten Nahgefechtsentfernungen und im wirksamsten Artilleriefeuer des Gegners.

Deshalb fordert der Verfasser von diesen Übergängen, daß sie einfach sind und die Artillerie möglichst wenig stören. Da sie aber gleichzeitig taktische Methoden sind, müssen sie dem Führer die Möglichkeit geben, unter mehreren diejenige Übergangsform zu wählen, welche im Augenblick die günstigste ist, da jeder Übergang je nach seiner Anlage verschiedene Zeit, verschiedenen Seeraum und verschiedene seitliche Versetzung erfordert.

Digitized by Google

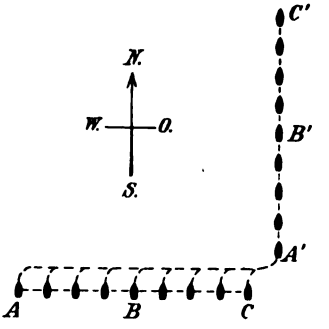
Ein abschließendes Urteil gibt der Verfasser nicht über seine verschiedenen Methoden, sondern er überläßt das letzte Wort der praktischen Erprobung, die allein imstande ist, die Vor- und Nachteile der verschiedenen Systeme gegeneinander abzuwägen. Wir können uns deshalb hier damit begnügen, aus der Fülle der Übergänge einige herauszugreifen, um das Prinzip der einzelnen Methoden zu kennzeichnen.

Commander Niblack unterscheidet vier Systeme:

1. Rectangular (oder Angular) Method = Winkelmethode,
2. Direct (really oblique) Method = direkte oder schräge Methode,
3. Special Methods = Spezialmethoden,
4. Pin-wheel-Methode.

1. Winkelmethode.

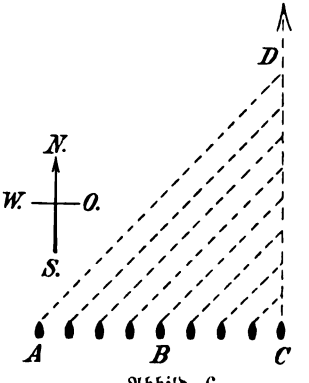
Bei der Winkelmethode machen alle Schiffe eine Wendung zugleich um eine bestimmte Anzahl von Strichen. Z. B. Übergang von Dwars- in Kiellinie unter Beibehaltung des Kurses. (Abbild. 5.)



Abbild. 5.

Alle Schiffe machen rechts um und setzen sich durch Schwenkung hinter das Führerschiff.

2. Direkte oder schräge Methode.



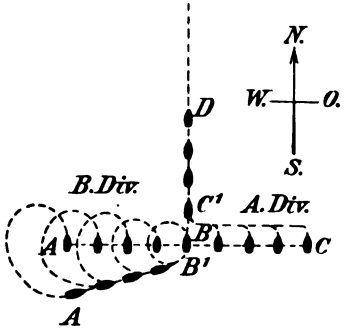
Abbild. 6.

Digitized by Google

Jedes Schiff begibt sich auf direktem Wege auf seinen Platz in der neuen Formation. Z. B. Übergang von Dwars- in Kiellinie unter Beibehaltung des Kurses. (Abbild. 6.) Alle Schiffe setzen sich unter Fahrtvermehrung vor das eigene Flügelschiff.

3. Spezialmethode.

Nur eine Division vollzieht den Übergang nach der Winkel- oder der direkten Methode, die andere Division setzt sich schiffsweise hinter die Linie, indem jedes Schiff mit verschieden großem Ruderwinkel einen Kreis schlägt. Das Flügelschiff gebraucht den größten Ruderwinkel. Z. B. Übergang aus Dwars- in Kiellinie unter Beibehaltung des Kurses. (Abbild. 7.)

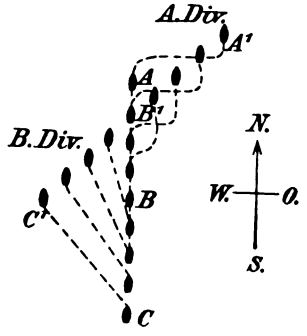


Abbild. 7.

Die A-Division benutzt die Winkelmethode, die B-Division hängt sich mit verschiedenen Kreisbogen der Linie an.

4. Pin-wheel-Methode.

Die Pin-wheel-Methode ist eine Abart der Spezialmethode und unterscheidet sich von ihr dadurch, daß die Schiffe der einen Division kein Kreismanöver machen, sondern sich vor ihren Hintermännern (oder je nach dem Übergang hinter ihren Vorderleuten) vorbeiziehen und sich so auf ihren Platz in der neuen Formation begeben. Z. B. Übergang aus Kiellinie in Staffel 4 Strich achteraus. (Abbild. 8.)



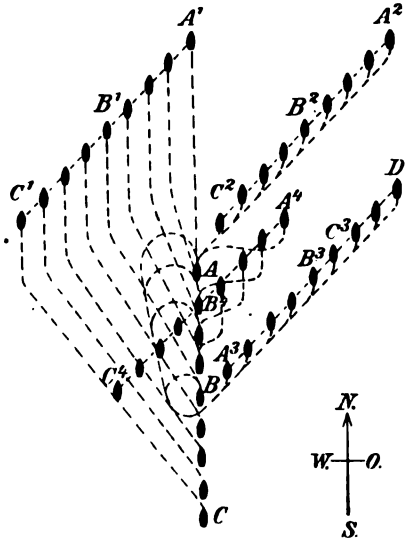
Abbild. 8.

Digitized by Google

Die B-Division staffelt nach der direkten Methode. Die Schiffe der A-Division begeben sich durch Vorbeiziehen vor ihren Vorderleuten auf ihren Platz.

5. Vergleich der Systeme.

Einen Vergleich der vier verschiedenen Methoden veranschaulicht am klarsten Abbildung 9, die einen Übergang aus Kiellinie in Staffel und den dazu beanspruchten Seeraum zeigt.



Abbild. 9.

Der Übergang ist ausgeführt

nach der direkten Methode: A^1, B^1, C^1;
" " Winkelmethode: A^2, B^2, C^2;
" " Spezialmethode: A^3, B^3, C^3, D^3;
" " Pin-wheel-Methode: A^4, B^4, C^4.

Dieser kurze Auszug wird genügen, um das Prinzip dieser naturgemäß sehr zahlreichen „Gefechtsübergänge" zu charakterisieren.

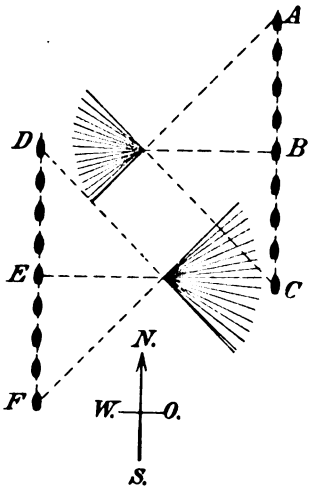
Taktische Probleme.

Wir kommen jetzt zu dem wichtigsten und interessantesten Abschnitt der ganzen Studie, in der der Verfasser uns an einem Beispiel zeigt, wie er sich die Anwendung seiner Theorie denkt und welches die Schlüsse sind, die der Taktiker für die praktische Flottenführung daraus ziehen muß. Dieser Abschnitt ist gleichzeitig der Schlußstein der Theorie und die Probe auf das Exempel.

Folgen wir zunächst den Ausführungen der Studie:

Angenommen, zwei Geschwader befinden sich in einer Position, wie sie Abbildung 10 zeigt, so befindet sich A B C, da es vorlicher steht, in der günstigsten taktischen Position — aber in einer falschen Formation.

Digitized by Google

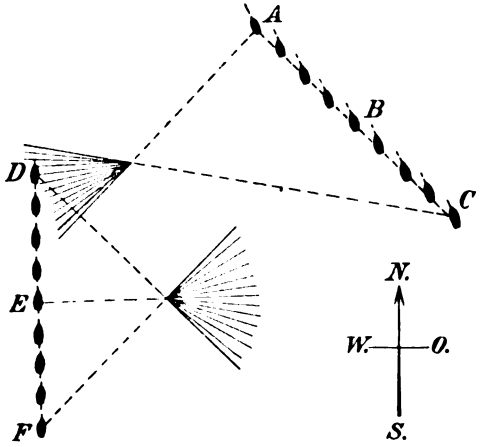


Abbild. 10.

Denn vom Standpunkt der Konzentrationsmaxima aus hat kein Geschwader über das andere einen Vorteil. A B C kann zwar sein Feuer auf die Spitze von D E F vereinigen, aber D E F übt dieselbe Konzentrationswirkung auf die feindliche Queue C aus. Die für das Geschwader A B C günstigste Formation ist daher die Staffel (Abbild. 11), die es einzunehmen hat, selbst wenn es an der taktisch vorlichen Position durch den Verlust an Vorwärtsbewegung während des Überganges etwas einbüßen sollte.

Denn jetzt kann das Geschwader A B C seine ganze Feuerkraft ungestört der Spitze des Gegners zuwenden, nachdem es seine Queue der feindlichen Konzentration durch die weit größeren Entfernungen entzogen hat.

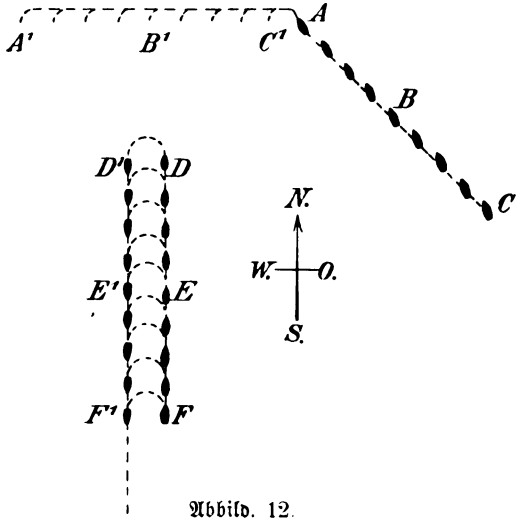
Viel vorteilhafter wird die Lage des Geschwaders A B C, wenn es über einen Geschwindigkeitsüberschuß über seinen Gegner verfügt. Es kann dann allmählich von Kurs N auf NNW, vielleicht sogar NW gehen und dadurch langsam die Kiellinie



Abbild. 11.

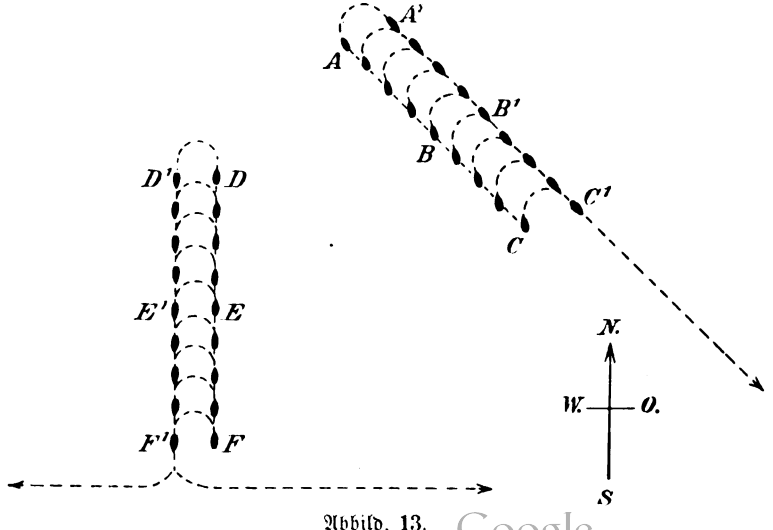
Digitized by Google

formierend so empfindlich auf die feindliche Spitze drücken, daß der Gegner irgend ein Manöver machen muß, um aus dieser Position herauszukommen (to break the „lock"). Was kann der Feind (D E F) tun? Er kann zunächst Kehrt machen und Süd steuern, aber das macht seine Lage nicht besser, denn A B C schiebt sich dank seiner hohen Geschwindigkeit schnell hinter seine Queue (capping the lock or „T-ing"). (Abbild. 12.)



Abbild. 12.

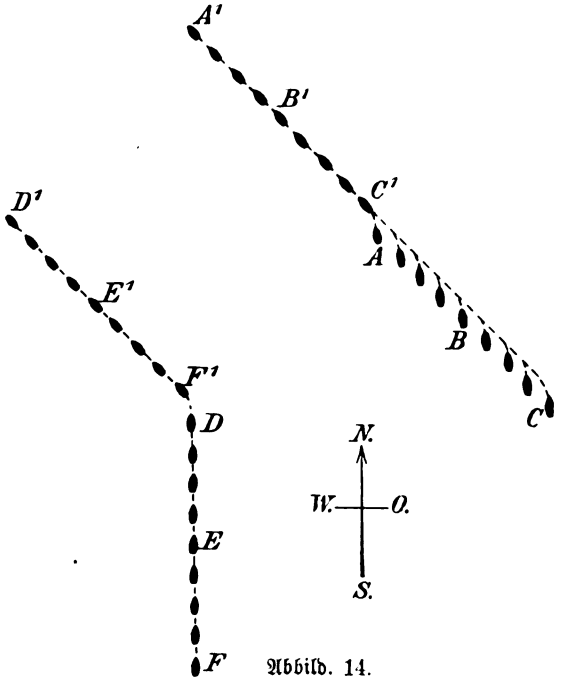
Oder D E F geht nach der Kehrtwendung auf W-Kurs, dann macht A B C Kehrt, setzt sich wieder in Dwarslinie hinter die feindliche Queue und bildet von neuem das verderbliche „T". Oder D E F steuert nach der Kehrtwendung Ost. A B C folgt dann in der Kehrtwendung und steht so in Kiellinie oder Staffel wieder in vorlicher Position. (Abbild. 13.) Der Feind hat nichts gewonnen.



Abbild. 13.

Digitized by Google

Es bleibt daher einem Geschwader, das sich „in the lock" befindet, nichts anderes übrig, als abzudrehen und in einer Parallele zu A B C zu steuern. (Abbild. 14.) Dann aber wird A B C bei seinem Geschwindigkeitsüberschuß bald wieder die vorliche Position erringen, von neuem Staffel formieren und D E F so zur Einnahme des



Abbild. 14.

parallelen Kurses zwingen usw. Das Gefecht spielt sich also auf zwei konzentrischen Kreisen ab, indem D E F dauernd auf dem inneren Bogen fährt und sich mit den daraus entspringenden taktischen und artilleristischen Nachteilen abfinden muß.

Soweit die Studie.

Mit dieser Schlußfolgerung kann man sich wohl kaum einverstanden erklären. Abgesehen davon, daß der Verfasser die interessante Frage unberührt läßt, wie A B C in die vorteilhafte Position gelangt (auch dies wird ihm in der Diskussion entgegengehalten), legt er seinen Schlußfolgerungen äußerst nahe Entfernungen zugrunde und konstruiert einen Spezialfall. Die aus dem Spezialfall gewonnenen Erfahrungen werden aber trotz der Bemerkung, daß sich die Theorie nur auf nahe Distanzen beziehe, dennoch in ihren Schlußfolgerungen als allgemein gültige Regeln aufgestellt. Diese Verallgemeinerung allein läßt die Richtigkeit der Theorie schon zweifelhaft erscheinen.

Das Geschwader A B C befindet sich (siehe Abbild. 11) unbestritten in der taktisch günstigen Position, weil es vorlicher steht. Ebenso einleuchtend ist, daß das Zurückziehen der Queue vorteilhaft ist, weil A B C sich durch dieses Manöver, in dem die Staffel die gegebene Formation darstellt, sich mehr der T-Position nähert und dadurch einen stärkeren Druck auf die feindliche Spitze ausübt. Der Vorteil liegt

Digitized by Google

also in erster Linie in der Position der beiden Geschwader zueinander, während die Staffelformation erst die Folge der Position ist. Aber aus der Theorie der Konzentrationsmaxima, die ihrer ganzen Anlage nach die Formation als Trägerin taktischer Vor- und Nachteile in den Vordergrund rückt, die Forderung herzuleiten, daß A B C Staffel bilden müsse, erscheint uns schwierig.

Zweifellos rückt A B C in der Staffelformation (Abbild. 11) seine Queue weiter vom Feinde ab, aber auch seine Schlußschiffe müssen mit größeren Schußentfernungen vorlieb nehmen. Tatsächlich ist nach der Skizze der Studie (Abbild. 11) die Entfernung von F nach C nur etwa 250 Yards größer als die von C nach D. Man darf daher wohl fragen: Lohnt unter diesen Umständen wirklich der Formationsübergang mit seinem Verlust an Vorwärtsbewegung und mit all den Unannehmlichkeiten, die eine Staffelformation im Gefolge hat? Aber selbst zugegeben, auf nahe Entfernungen seien die Vorteile der Staffel größer als die Nachteile! Rückt man dann die beiden Geschwader nur auf mäßige Entfernungen auseinander, z. B. auf 3500 bis 4000 Yards, so liegen beide Geschwader völlig in den Konzentrationsmaxima ihres Feindes, gleichgültig ob der Gegner in Staffel oder Kiellinie fährt. Denn auf diesen Entfernungen bereits überlappen sich die Konzentrationsmaxima der Kiellinie und Staffel, und selbst nach der Theorie der Maxima hört hier jeder Vorteil der Formation als solcher auf. Werden aber Kiellinie und Staffel gleichwertig, dann ist die theoretisch taktische Regel über den Haufen geworfen. —

„The lock is the cap pianissimo" sagt Commander Rush in der Diskussion. Und man möchte auch meinen, so schnell geht das „crossing the T" denn doch nicht, besonders wenn man größere Entfernungen nicht außer acht läßt. Gewiß befindet sich in Abbild. 12 D E F infolge seiner achterlichen Position in ungünstiger Lage, aber so hoffnungslos erscheint seine Position trotzdem nicht. Es gibt ja nach der Kehrtwendung außer dem S-, O- und W-Kurs noch eine Reihe anderer Kurse, von denen einer vielleicht aus der mißlichen Lage herausführt.

Man kann auch der Auffassung des Verfassers nicht beipflichten, daß sich ein Gefecht auf zwei konzentrischen Kreisen in der Weise abspielt, wie er es schildert. Das äußere Geschwader wird kaum (um ein astronomisches Bild zu gebrauchen) wie ein Komet auf seiner Bahn laufen und stets seinen Schweif nach außen kehren. Hier dürfte die Praxis viel einfacher zu Werke gehen als die Theorie. Beide Geschwader werden in Kiellinie formiert kämpfen und langsam Kurs ändernd sich auf gleicher Höhe halten, wie es in der Schlacht von Tsuschima geschehen ist.

Naturgemäß kommt der Verfasser durch die Eigenart seiner Betrachtung zu dem Schluß, daß die Geschwindigkeit ein taktischer Faktor von entscheidender Bedeutung sei. Wir möchten uns in diesem Punkte den Kontreadmiralen Brownson und Goodrich anschließen, die zu dieser Frage in der Diskussion, wie folgt, Stellung nehmen. Sie sagen: Es ist noch nicht erwiesen, daß Togo die Schlacht in der Japanischen See durch seine größere Geschwindigkeit gewonnen hat. Und bis es nicht unbestritten feststeht, daß die Geschwindigkeit und nicht überlegenes taktisches Können und bessere Artillerieausbildung Togo zum Siege verholfen hat, so lange halten wir es für einen Fehler, der höheren Geschwindigkeit Gefechtskraft zu opfern („Until

Digitized by Google

then, I shall prefer the better guns and the thicker armor". Rear Admiral Goodrich.).

Taktische Vorschläge.

In dem letzten Teil befaßt sich Commander Niblack mit praktischen Vorschlägen, die unter anderem von der Verbesserung des Signalbuches und einer Gefechtsinstruktion für die Kommandanten handeln. Dem Taktiker bietet sie nichts Interessantes mehr. Es mögen hier nur, ohne Rücksicht auf den Zusammenhang, zwei Punkte erwähnt sein, die mehr von allgemeinem Interesse sind.

1. Taktische Ausbildung.

Commander Niblack schlägt vor, die Offiziere im Evolutionieren und im Erfassen taktischer Situationen auf Dampfpinassen oder Ruderbooten auszubilden und sie erst im Geschwaderverbande zu üben, wenn die Grundprinzipien in Fleisch und Blut übergegangen sind. Auch das Signalwesen wird aus diesen Bootsübungen seinen Gewinn ziehen können.

In der Diskussion findet der Verfasser ebenso entschiedene Gegner, die von dem Dampfpinaßfahren gar nichts wissen wollen, wie überzeugte Anhänger. Captain Barry will sogar die Taktik auf den Exerzierplatz bringen. Er will Matrosen Schiffe darstellen lassen, die von Offizieren nach taktischen Regeln geführt werden.

2. Der Kommandoturm.

Commander Niblack will den Kommandoturm gänzlich von der Brücke verschwinden lassen. Die Kommandozentrale soll unten im Schiff absolut geschützt hinter Panzerschutz stehen und mit der Brücke durch ein stark gepanzertes Schallrohr in Verbindung stehen. Die Brücke selbst ist mit Ausnahme einiger weniger Befehlsübermittelungsapparate von allen Stützen und Gegenständen zu befreien, die eine vielleicht sonst harmlos über das Schiff hingehende Granate zum Krepieren bringen könnten. Der Kommandant stehe sicherer auf einer klaren Brücke, als hinter dem Panzer des Kommandoturmes.

Die Diskussion.

An diese Preisarbeit hat sich eine sehr lebhafte Diskussion angeschlossen, aus der einige Stellen gelegentlich der Besprechung bereits erwähnt sind. Die Ansichten der einzelnen Offiziere, die sich geäußert haben, gehen weit auseinander und schillern in allen Farben von der uneingeschränkten Bewunderung dieses „admirable essay" bis zur vernichtenden Kritik des Commanders Rush, der die ganze Studie für graueste Theorie erklärt und nichts Neues in ihr finden kann.

Commander Rush will aber nicht nur verurteilen. Er stellt deshalb der Theorie der Preisarbeit seine Ansicht gegenüber und fragt: „Was tut der amerikanischen Marine not?"

Er sagt: „Wir müssen zunächst erst lernen, in Kiellinie mit 300 Yards Schiffsabstand in Gefechtsfahrt zu schwenken. Wir müssen erst lernen, eine Wendung zugleich mit Gefechtsfahrt und Geschwaderruderwinkel zu machen. Erst wenn wir dies können, wollen wir uns mit den Fragen beschäftigen:

Digitized by Google

1. Welches sind die taktisch günstigen Formationen und wie bringen wir am besten unsere Artillerie zum Tragen?

2. Wie gelangen wir in solche taktisch günstigen Positionen und wie halten wir uns darin?

3. Wie evolutionieren wir sicher, einfach und schnell?

4. Wie richten wir unser Signalbuch entsprechend unseren taktischen Erfahrungen am besten ein?

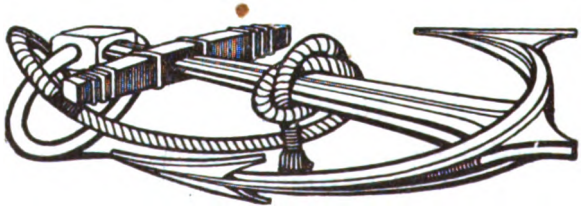
5. Wie können wir unser Wissen in einer klaren Gefechtsanleitung niederlegen? (Fighting instructions.)

Dies alles kann aber nur im Geschwaderverbande auf dem Wasser geschehen. Wir sind am Ende mit unserer Papierarbeit."

Wie dem aber auch sei, die Diskussion zeigt klar, daß der amerikanische Seeoffizier die Zeit nicht für verloren erachtet, die er dem Studium taktischer Fragen widmet. Gewiß, der Schritt vom Kennen zum Können ist groß, aber viel weiter noch ist der Sprung vom Nichtkennen zum Können.

Von diesem Standpunkt aus sei auch diese Preisarbeit dem Studium im Original empfohlen trotz ihrer theoretischen Schwächen und Mängel. Der Leser wird dann selbst die Vergleiche anstellen und Schlüsse ziehen, auf die hier näher einzugehen wir uns aus naheliegenden Gründen versagen müssen.

Wgr.



Digitized by Google

Die geschichtliche Entwicklung der japanischen Marine.

Die Erfolge der japanischen Marine im Kriege mit China 1894/95 lenkten die Aufmerksamkeit aller Nationen auf die Seemacht dieses Staates, der bis dahin noch nicht in der Seekriegsgeschichte hervorgetreten war. Vor dieser Zeit hatte man in Europa die japanische Marine als ein Werkzeug betrachtet, das sich die Japaner in der Nachahmungssucht europäischer Einrichtungen angeschafft, von dem aber kaum jemand glaubte, daß es in ihren Händen einmal eine entscheidende Waffe werden könne. Nach dem ersten siegreichen Auftreten der jungen japanischen Seemacht wurde in Europa wohl mit Aufmerksamkeit die Weiterentwicklung dieser Marine beobachtet, ihr jedoch keine übermäßige Bedeutung beigelegt, und da außerdem durch die strengen Vorsichtsmaßregeln der Japaner sehr wenig über den weiteren Ausbau der Marine und ihre innere Entwicklung bekannt wurde, ließ das Interesse daran bald nach. Erst als die japanische Marine in dem zweijährigen Kampfe um die Vorherrschaft in Ostasien, diesmal einem europäischen Gegner gegenübergestellt, Sieg auf Sieg erfocht und dadurch die Großmachtstellung ihres Landes erkämpfte, erst da standen Japan und seine Marine wieder im Mittelpunkt des Interesses der ganzen Welt, und jeder fragte sich nach der Vergangenheit dieses Volkes und Landes, das noch vor 50 Jahren im dichten Nebel sagenumwobener Geschichte gelegen, von dem man nur wie von einem Märchenlande gesprochen hatte.

Gemeinhin sind große Erfolge nur das notwendige Ergebnis einer langen Reihe vorhergegangener Anstrengungen, allmählich sich vervollkommnender Entwicklungsvorgänge, und so wie man in der heutigen weltumfassenden Seemachtstellung Englands nur das Ergebnis seiner über mehrere Jahrhunderte sich erstreckenden Seemachtspolitik sieht, so muß man folgerichtig auch die hervorragenden Leistungen der japanischen Marine im großen und ganzen durch die Geschichte ihrer Entwicklung begründen und erklären können. Es lohnt sich daher wohl der Mühe, die geschichtliche Entwicklung dieser Seemacht kennen zu lernen, nachzuforschen, wie der Grund zu diesen Erfolgen gelegt wurde, wer die Männer waren, die durch ihren Einfluß den Geist des Personals belebten und zu jenem Grad der Vollkommenheit befähigten. Zwar entspricht die Geschichte der japanischen Marine, was die Größe und Wichtigkeit ihrer Ereignisse anbetrifft, nicht ganz ihren späteren Siegen und Erfolgen; wie diese Nation überhaupt in dem erstaunlich schnellen Fortschreiten ihrer Entwicklung zur modernen Großmacht für uns im Grunde kaum verständlich ist und stets bleiben wird, so steht man auch in diesem Punkte ihrer Geschichte vor einem Rätsel. Trotzdem bietet die Geschichte der japanischen Seemacht, besonders für den deutschen Seeoffizier, viel Interessantes, da sie in manchen Punkten große Ähnlichkeit mit unserer eigenen Marinegeschichte aufweist. Wie bei der deutschen Marine, so tritt auch bei der Japans als leitender Gedanke, der sich bei sämtlichen Abschnitten ihrer Entwicklung verfolgen läßt, die Tatsache klar und deutlich hervor, daß Reichsgewalt gleichbedeutend mit Seegewalt ist und daß nur auf dem Boden eines geeinten mächtigen Staates die Schaffung einer Marine möglich ist.

Die Geschichte der japanischen Marine ist dadurch so eng mit der äußeren und inneren Geschichte des Landes verknüpft, hat sich so mit ihr und durch sie weitergebildet,

Digitized by Google

daß man sie ohne allgemeine Kenntnis der japanischen Geschichte kaum verfolgen kann; und so müssen auch bei ihrer Darstellung häufig allgemeine Verhältnisse betrachtet werden, die streng genommen mit dem Thema nichts zu tun haben, zu seinem Verständnis aber von großer Wichtigkeit sind.

Die Entwicklung der japanischen Schiffahrt und die Anfänge der Marine bis zur Abschließung des Landes im Jahre 1635.

Die Kunst des Schiffbaues war den Japanern, die ja bereits durch Natur und Lage ihres Landes zu Seefahrern bestimmt sind, schon so früh bekannt, daß ihr Ursprung sich der geschichtlichen Nachforschung entzieht. Als eine der ersten Angaben findet sich um das Jahr 80/90 v. Chr. der Befehl eines Kaisers zur Herstellung von Schiffen zur Unterwerfung wilder Stämme im Norden von Japan, und im Jahre 200 n. Chr. landete die Kaiserin Jingo an der Spitze einer Flotte in Korea, um das Land zu unterwerfen, ein Unternehmen, dessen Folgen sich in einem bald beginnenden regen Verkehr zwischen Korea, China und Japan zeigten. So hatte der Schiffbau zwar früh im Lande Eingang gefunden, aber durch die strenge Abgeschlossenheit Japans von anderen Ländern entwickelte sich keine größere Schiffahrt, sondern die Küstenbevölkerung benutzte die Seefahrt nur zum Erwerb ihres Unterhaltes und dehnte ihre Fahrten höchstens bis nach Korea oder China aus.

Die im 12. Jahrhundert in Japan beginnenden Kämpfe der einzelnen Feudalherren um die höchste Macht im Reiche — von denen Professor Rein, wohl der beste Kenner japanischer Geschichte, sagt: „Die Kämpfe der Welfen und Ghibellinen, der roten und weißen Rose, und andere bemerkenswerte Bürgerkriege erscheinen kurz gegen diese Jahrhunderte lang dauernde bittere Fehde des japanischen Mittelalters“ — hatten zur Folge, daß die kaiserliche Macht des Mikado zu einer Schattengewalt herabsank und Unordnung und Gesetzlosigkeit im ganzen Reich immer mehr um sich griffen. Handel und Verkehr lagen unter diesen Verhältnissen völlig danieder. Wie in Deutschland zu den schlimmsten Zeiten des Dreißigjährigen Krieges, zogen Räuberbanden durch das Land, die Küstenbevölkerung, die bis dahin nur friedlichen Handel getrieben, ergab sich jetzt zu einem großen Teil dem Seeraub, und durch ihre verwegenen Raubzüge, die sich bis nach Korea und China erstreckten, waren die Japaner Ende des 13. Jahrhunderts in Ostasien genau so gefürchtet, wie um dieselbe Zeit die Normannen im Mittelmeer. Von der Insel Tsuschima aus unternahmen japanische Piraten Raubzüge nach Korea, wo sie die Dörfer einäscherten, die Bewohner ermordeten. Die Mongolen hatten um das Jahr 1250 n. Chr. China erobert, Korea besetzt und wollten auch Japan, das ihnen durch seine Seeräuber großen Schaden zufügte, unter ihre Botmäßigkeit bringen. Sie rüsteten mit Hilfe der Chinesen eine Flotte aus, setzten mit angeblich 100 000 Mann nach Tsuschima über, nahmen die Insel in Besitz und landeten auf Kiuschiu. Aber das Glück war den Japanern hold, zu Lande besiegten sie die Truppen des Gegners, und ein Taifun vernichtete die mächtige feindliche Flotte. Von jetzt ab rüsteten die japanischen Seeräuber, übermütiger denn je, ganze Flotten aus, um die benachbarten Küsten heimzusuchen, und so groß war der Schrecken, den sie allenthalben verursachten, daß er sich von Generation auf Generation vererbte und noch heutigen Tages, wie Rein erzählt, die Mütter der chinesischen Küste ihren Kindern drohen: „Wo schön lai“, d. h. „die Japaner kommen!“

Digitized by Google

Zum erstenmal verzeichnet die Geschichte Japans die entscheidende Tätigkeit einer Flotte im Jahre 1185 n. Chr. Es war der Austrag des hundertjährigen Kampfes um die Herrschaft im Reiche zwischen den beiden mächtigsten Feudalgeschlechtern der Taira und Minamoto, der dort in der Seeschlacht bei Dan-no-ura, einer Insel bei Schimonoseki, herbeigeführt wurde, wenige Dampferstunden von der Stelle, wo 720 Jahre später Japan den Entscheidungskampf um seine Existenz gegen Rußlands Flotte siegreich ausfocht. Munemori, der Fürst der Taira-Partei, hatte, nachdem sein Heer von den Generalen der Minamoto entscheidend geschlagen worden war, versucht, mit allen Angehörigen seiner Familie und dem jungen Mikado Antoku nach der Insel Kiuschiu überzusetzen, um sich und seine Anhänger in Sicherheit zu bringen. Bei Dan-no-ura kam es zum letzten entscheidenden Kampf. Auf mehr als 500 Schiffen waren die Anhänger der Taira mit ihren Familien auf der Fahrt nach Kiuschiu begriffen, als der Führer der Minamoto — Yosthitsune — von der japanischen See her mit seiner Flotte herannahte. In Hast ordneten sich die Schiffe der Taira zum Seekampf, aber ihre Flotte wurde durch die große Anzahl Lastdschunken und durch die Anwesenheit der Frauen und Kinder an Bord gehindert. Die Flotte der Taira wurde vernichtet, Munemori geriet in Gefangenschaft, während seine Mutter entschlossen mit ihrem Enkel, dem Mikado Antoku und den Reichskleinodien von Bord des Admiralschiffes sprang und ihren Tod in den Wellen fand.

Erst nachdem die Bürgerkriege beendet, das Land im Innern beruhigt ist, finden die Herrscher Japans wieder Zeit für auswärtige Eroberungspolitik, deren ausführendes Werkzeug nach der geographischen Lage dieses Landes nur eine Flotte sein konnte. Es war im Jahre 1587 n. Chr., als der mächtige Schogun Hideyoschi den Plan faßte, Korea an seine längst vergessenen Vasallenpflichten zu erinnern und das mächtige China zu erobern. Dieser Mann ist eine der interessantesten Persönlichkeiten der japanischen Geschichte und wird mit Recht auch der Napoleon Japans genannt. Als der Sohn eines einfachen Bauern geboren, stieg er durch Wagemut und Glück vom gemeinen Soldaten zum General empor und war dann 13 Jahre als Schogun dem Namen nach der erste Vasall seines Kaisers, in Wirklichkeit aber, neben der Schattengewalt des Mikado, der als der „Himmelssohn" in der Abgeschiedenheit eines Klosters dahinlebte, der Alleinherrscher des Reiches. Man muß unwillkürlich an den von Napoleon so energisch verfolgten, aber nie zur Ausführung gebrachten Plan einer Landung in England denken, wenn man die Vorbereitungen Hideyoschis für seinen Kriegszug gegen Korea und China liest. Jeder Daimio, dessen Besitzung an das Meer grenzte, mußte zwei große Dschunken ausrüsten, zu deren Bemannung jedes Fischerdorf auf je zehn Häuser einen Mann zu stellen hatte. Der Sammelpunkt der Flotte war Karatsu in Hizen. Im ganzen betrug nach zuverlässigen Mitteilungen die Invasionsarmee 80 000 Mann, eine unter Berücksichtigung der damaligen Transportverhältnisse mächtige Armee, die nur auf heimischen Dschunken hinübergeschafft wurde, da Hideyoschi sich vergebens bemüht hatte, für diesen Zweck zwei große portugiesische Kriegsschiffe im Hafen von Nagasaki zu gewinnen. Während die japanischen Truppen siegreich in Korea vordrangen, erlitt die Flotte unter ihrem Führer Admiral Konischi, der wie sein Herr ebenfalls ein Emporkömmling war und als Sohn eines Drogisten an seiner Flagge einen Arznei-

Digitized by Google

beutel aus Papier führte, von der koreanischen Flotte zwischen Fusan und Phjöngjang eine entscheidende Niederlage, aus der nur wenige Schiffe entkamen. Noch 7 Jahre dauerte dieser ebenso ruhmreiche, wie zwecklose Kampf japanischer Heere gegen die vereinigten Truppen Koreas und Chinas, bis dann der Tod Hideyoschis 1598 n. Chr. die Zurückberufung der Armeen nach Japan veranlaßte. Es sind dies die einzigen Fälle aus der älteren Geschichte Japans, wo von einer Flotte gesprochen wird, und man darf sich wohl darunter auch kein durch feste Organisation verbundenes Ganzes vorstellen, sondern je nach dem augenblicklichen Bedürfnis unter dem Einfluß der politischen Verhältnisse von den einzelnen Lehensherren oder Daimios für den Krieg hergerichtete Dschunken, die dann für ihre Zwecke völlig ausreichend waren. Im übrigen hatte sich zu jener Zeit wegen der Abgeschlossenheit des Landes und des wenig entwickelten Schiffbaues ein Seeverkehr in größerem Maßstabe über die eigenen Küsten hinaus noch nicht entwickelt.

Erst als im Jahre 1600 n. Chr. die Tokugawa-Dynastie das Schogunat, die höchste Macht im Reiche, an ihr Haus gebracht hatte, und durch die Feudalherrschaft dieses Geschlechtes dem Lande nach jahrhundertelangen Bürgerkriegen eine überraschend lange Zeit des Friedens beschert wurde, waren damit alle Vorbedingungen gegeben, die eine fruchtbare Entwicklung der Schiffahrt und des eben durch Ausländer zum Emporblühen gebrachten Handels hätten verbürgen können. Nachdem nämlich im Jahre 1542 n. Chr. Mendez Pinto an Bord der Dschunke eines chinesischen Piraten von Cochinchina nach China zurückkehrend, vom Sturm vertrieben, nach 23tägiger Irrfahrt auf Tanegaschima, einer kleinen Insel südlich von Kiuschiu, an Land getrieben worden war, und damit zum erstenmal ein Europäer den Boden Japans betreten hatte, waren durch die sich bald unter den Europäern verbreitende Kunde von diesem Wunderlande bereits viele portugiesische Kaufleute herübergelockt worden. Es herrschten nur damals die schon erwähnten rechtlosen Zustände im Lande, so daß sich im Anfang ausländischer Verkehr in größerem Maße nicht entwickeln konnte. Erst als mit der Herrschaft der Tokugawa Ruhe und Frieden im Lande eingekehrt waren, blühte der Handel und Verkehr mit den Portugiesen, die zahlreich von Macao herüberkamen, schnell auf, und bald begann eine rege Ausfuhr von Gold, Silber und Kupfer, während hauptsächlich Wolle, Zucker und Gewürze eingeführt wurden. Von 1580 n. Chr. an beteiligten sich die Spanier an diesem gewinnbringenden Geschäft, seit 1609 erschienen auch holländische und englische Schiffe.

Im Anfang des 17. Jahrhunderts lernten die Japaner von den Europäern die Kunst, große, seetüchtige Schiffe zu bauen. Ihr erster Lehrmeister war der Steuermann eines holländischen Schiffes, das 1600 an die Küste Japans verschlagen wurde, ein Engländer, William Adams mit Namen. Man nahm das Schiff als Prise und führte Adams nach Osaka vor den damaligen Schogun Iyeyasu. Dieser gab Schiff und Ladung frei, erkannte aber in Adams eine wertvolle Kraft als Baumeister und bat ihn, im Lande zu bleiben und den Schiffbau zu lehren. Adams nahm das Anerbieten an, kehrte nicht wieder in seine Heimat und zu seiner Familie zurück, sondern heiratete eine Japanerin und wohnte bis zu seinem Tode in Hemi, einer Vorstadt von Yokosuka, wo nachmals die erste Werft gegründet wurde. Sein Andenken wird von den Japanern hoch in Ehren gehalten, und man beabsichtigt jetzt, ihm in Hemi ein

Digitized by Google

Denkmal zu errichten. So waren die Japaner mit der ihnen eigentümlichen leichten Aneignungsgabe bald imstande, große, seegehende Schiffe zu bauen, und im 17. Jahrhundert fuhren japanische Kauffahrteischiffe bereits nach den Philippinen, nach Siam und selbst bis nach Mexiko. Der Schogun Iyeyasu (1603 bis 1605) suchte den überseeischen Handelsverkehr auf jede Weise zu heben, indem er zum erstenmal Erlaubnisscheine für den auswärtigen Handel ausstellte — von 1604 bis 1616 waren es 198 solcher sogenannten Reiselizenzen, — während vorher jedem Japaner das Verlassen des Landes bei Todesstrafe verboten gewesen war.

Besonders lebhaft verkehrten die Holländer mit Japan, und daher sind es auch nur holländische Gelehrte, die über jene interessante Zeit der beginnenden japanischen Seemachtsentwicklung Nachricht geben. Das bekannteste Werk ist das des deutschen Arztes Engelbert Kämpfer, eines Westfalen, in Lemgo geboren, der von 1690 bis 1693 als Arzt bei der holländischen Kompagnie in Japan war und seine Erinnerungen in einem ins Englische und Französische übertragenen Buch niedergelegt hat. Interessant liest es sich, was er über die Ankunft und das Verfahren bei der Ausladung eines angekommenen fremden Schiffes im Hafen von Nagasaki schreibt: „Sobald Japan in Sicht kam, ließ der Kapitän alle Bücher, besonders die Gebetbücher, und alles Geld in ein leeres Faß packen, um Unannehmlichkeiten zu vermeiden. Mit 20 Kanonenschüssen meldete er sich im Hafen an, zwei Beamte und viele Schreiber kamen an Bord, untersuchten das Schiff aufs genaueste und riefen nach der Musterrolle die Namen aller Angekommenen auf. Darauf wurden sechs Schiffsleute einzeln über die Reise vernommen, dann trug man alle Waffen fort und stellte überall japanische Wachen aus."

So hatte unter den friedlichen politischen Verhältnissen des Landes die Schiffbaukunst in Japan große Fortschritte gemacht, und man begann gerade damit, Ozeanschiffe zu bauen, als die Politik der Regierung eine fernere gedeihliche Entwicklung des Schiffbaues unmöglich machte. Schon seit langem hatte man in Japan mit Mißtrauen die Ausbreitung des Christentums bemerkt, das, von Portugiesen und Spaniern gelehrt, in kurzer Zeit bedeutende Erfolge erzielt hatte. Da auch Lehensfürsten zum Christentum übertraten und sich die Tätigkeit der Missionare bald auch auf politischem Gebiet bemerkbar machte, trat in den Anschauungen der Regierung über den freien Verkehr mit dem Ausland in kurzer Zeit ein Wandel ein, sie begnügte sich aber anfangs noch damit, die Verbreitung des Christentums durch weniger scharfe Mittel zu verhindern. Als diese jedoch nur geringe Erfolge zeitigten, die Erbitterung gegen die Christen aber wegen angeblich staatsfeindlicher Absichten immer mehr zunahm, griff der dritte Regent der Tokugawa-Dynastie, Iyemitsu, energisch zu den schärfsten Mitteln, die zwar das Reich für zwei Jahrhunderte von allen äußeren Einflüssen und Verwicklungen abschlossen, seinem Handel und Verkehr aber den Todesstoß gaben.

Im Jahre 1635 wurden alle Fremden, mit Ausnahme der Chinesen und einer kleinen, auf der Insel Deschima abgesperrten Holländer-Kolonie, denen indessen auch nur der Hafen von Nagasaki freigegeben wurde, des Landes verwiesen. Ferner wurde durch ein Edikt die Zerstörung aller größeren Schiffe befohlen und das Deplacement der neu zu bauenden auf ein bestimmtes geringes Maß festgesetzt, um zu verhüten, daß Japaner das offene Meer aufsuchten und mit fremden Nationen in Berührung kämen. Die Reiselizenzen wurden eingezogen, das Verlassen des Landes mit

Digitized by Google

Todesstrafe belegt. Auf den die See beherrschenden Bergen der Küste richtete man Signalstationen ein, die beim Sichten von mehr als zehn der Küste sich nähernden Schiffen weithin leuchtende Feuer anzündeten, um den Hof in Yeddo zu warnen, damit er Vorbereitungen gegen einen Überfall des Landes treffen könne. Die Regierung erreichte ihre Absicht. In den nächsten 200 Jahren nahte kein fremdes Schiff mehr den japanischen Küsten, und damit waren auch der Schiffbau und jede maritime Weiterentwicklung, deren Anfänge bereits eine bedeutende Zukunft hatten erwarten lassen, für diese Zeit vernichtet. Die Deplacementsgrenze für die Schiffe, wie sie von jetzt ab nur gebaut werden durften, war 75 Tonnen; sie waren gedeckt, ungefähr 25 m lang und 2 m breit und liefen an beiden Enden spitz zu. Hinter der Ruderachse befand sich eine große, von oben nach unten durchgehende Öffnung, durch welche man bis zum Kiel sehen konnte. Lag das Schiff vor Anker, so wurde dadurch das Ruder geheißt und als Laufplanke von Bord an Land benutzt. In der Hauptsache sollte aber jene Öffnung verhindern, daß die Schiffe sich auf die hohe See wagten und ihre Besitzer an fremden Küsten Handel trieben. Bemannt waren sie mit 30 bis 40 Ruderern, es war nur gestattet, einen Mast zu führen — ebenfalls um die Bewegungsfreiheit zu beschränken — mit einem großen Segel, das bei Regen niedergelegt wurde und dann ein Dach zum Schutze der Besatzung bildete. Der Anker war von Eisen und hing — wie Kämpfer gelehrt schreibt — „an einem Strohseil, das mehr Stärke besaß, als man ihm zutraute". Auf Schiffe dieser Art mußte sich in den nächsten zwei Jahrhunderten der Schiffbau Japans beschränken, und so hört man naturgemäß in dieser Zeit auch nichts von irgendwelchen Unternehmungen Japans zur See, sei es in friedlicher oder kriegerischer Absicht. Man wird aber mit der Annahme wohl nicht fehlgehen, daß trotz der Abschließung des Landes vom Ausland zwischen den einzelnen Küstenprovinzen ein reger Handelsverkehr bestehen blieb, und daß auch jeder Daimio neben seinem Heer einige, für kleinere kriegerische Unternehmungen hergerichtete Dschunken besaß.

Wie schädlich diese Absperrung des Landes für seine maritime Weiterentwicklung auch war, so wurde anderseits in dieser Zeit, wo das Reich unberührt von jedem ausländischen Einfluß in sich selber erstarken konnte, der Grund gelegt für die spätere Einigung Japans unter einem Kaiser als Herrscher, und erst mit diesem starken, gefestigten Kaiserreich waren die Vorbedingungen gegeben, welche die Gründung und gesunde Entwicklung einer Marine allein sicherstellen konnten. Um dieselbe Zeit, als in Japan die Regierung selbst jeder Marinepolitik ein Ende machte, gingen in Deutschland die stolzen Flotten der Hansa ihrem Untergang entgegen, die 200 Jahre lang deutsche Flaggen und Namen ruhmvoll über die Meere getragen. Hier war es nicht Absicht und zielbewußtes Handeln der Staatsgewalt, sondern die politische Ohnmacht des Reiches im Verein mit den traurigen Zuständen im Lande, die es verhinderte, daß aus der Flotte der Hansa eine Reichs-Kriegsflotte sich entwickeln konnte, und daher verschwanden die deutschen Farben vom Meer, um den Schiffen Englands und Hollands zu weichen, die als einige, starke Länder durch ihre Reichsgewalt auch die Seegewalt erworben und behauptet hatten. Wie in Deutschland dauerte es auch jetzt in Japan zwei Jahrhunderte, bis der Flottengedanke wieder wach wurde und der Drang nach maritimer Entwicklung die Nation von neuem erfaßte.

Digitized by Google

Die Gründung einer Kriegsmarine unter der Tokugawa-Dynastie und ihre Geschichte bis zur Wiederherstellung der Macht des Mikado 1853 bis 1868.

Im Jahre 1853 fand die künstliche Absperrung des Inselreiches gegen das Ausland ihr Ende, als durch die Ankunft eines amerikanischen Geschwaders unter Kommodore Perry, der die Eröffnung einiger Häfen für den Handelsverkehr Amerikas verlangte, eine vollständige Umwandlung aller politischen Grundsätze und Maßnahmen der Regierung eintrat. Aber so folgenschwer auch diese Umwälzungen waren, durch die man mit allen Vorurteilen, Sitten und Gewohnheiten brach, die hindernden Verkehrsschranken beseitigte und das Land den Europäern öffnete, so zeigte sich doch alles dies auf keinem Gebiete stärker, als auf dem maritimen; denn erst von diesem Zeitpunkt an rechnet die Gründung der japanischen Marine, erst von jetzt ab kann man von ihrer Geschichte sprechen.

Obwohl die Tokugawa-Regierung damals die Wichtigkeit ausländischen Handelsverkehrs und die Notwendigkeit der Schaffung einer Marine sofort einsah, so war doch im ganzen Lande infolge der ausgeübten Abschließungstheorie kein Mann zu finden, der die praktischen Erfahrungen zur Lösung dieser Aufgabe besessen hätte. Die Regierung konnte daher vorerst nichts anderes für die Entwicklung des zur Schaffung einer Flotte notwendigen Schiffbaues tun, als daß sie das noch bestehende Verbot, größere Schiffe zu bauen, sofort aufhob. Neben der Schogunats-Regierung begannen jetzt auch die einzelnen Daimios, sich Kriegsschiffe nach europäischem Muster zu bauen, und so findet man in den nächsten Jahren neben der entstehenden Regierungsmarine auch die Kriegsschiffe der Daimios, die je nach der Größe ihrer Staaten eine mehr oder weniger bedeutende Flotte für sich bildeten. Allerdings konnten sich diese Kriegsdschunken nicht mit den gewaltigen europäischen Schiffen messen, die jetzt unter amerikanischer und englischer Flagge den Küsten Japans nahten. Einem französischen Seeoffizier, Armand Paris, verdanken wir die genaue Beschreibung der im Jahre 1850 in Japan üblichen Kriegsschiffe. Sie waren durchschnittlich 31 m lang, 7 m breit und 2 m tief, ihre Segelfläche betrug 230 qm. Sie trugen keine Geschütze, wohl aber eine Menge Piken, Hellebarden und Bogen, mit denen Pfeile von 1 m Länge geschossen wurden. Sie hatten eine Bemannung von etwa 30 Ruderern, und ihre Besatzung betrug mit eingeschiffter Gefechtsmannschaft bis 250 Mann. Sie liefen 2,5 Seemeilen bei einfacher und 3,5 Seemeilen bei doppelter Besetzung der Riemen. Kann man sich wohl auf irgend einem Gebiete menschlicher Tätigkeit in dem kurzen Zeitraum von 50 Jahren einen größeren Fortschritt denken, als auf dem der Entwicklung der japanischen Marine, — wenn man das 30 m lange Ruderschiff mit dem Linienschiff von 19 000 Tonnen vergleicht, das heute in Yokosuka für die japanische Flotte gebaut wird, und wenn man bedenkt, wieviel leichter es Deutschland im Vergleich zu Japan hatte, das zwar um dieselbe Zeit mit der Gründung seiner Marine begann, aber doch schon im Besitze einer genügend ausgebildeten Schiffbauindustrie war, so daß sich der Bau einer Marine auf schon vorhandenen, festen Grundlagen leichter vollziehen konnte, während man in Japan noch nicht einmal über die Uranfänge schiffbaulicher und technischer Kenntnisse hinausgekommen war.

Das Hauptstreben der japanischen Regierung war jetzt vor allem darauf gerichtet, sich möglichst schnell eine den europäischen gleichwertige Kriegsmarine zu schaffen.

Digitized by Google

Leute wurden nach Europa gesandt, um dort den Schiffbau kennen zu lernen und später ihre Kenntnisse beim Bau eigener Schiffe zu verwerten. Noch in den 50er Jahren wurden in Holland eine Dampfkorvette, eine Segelkorvette und Dampfschiffe verschiedener Größen bestellt, von denen aber infolge der damaligen unruhigen Zustände in Europa keins nach Japan gelangte. Im Jahre 1854 erhielten die Japaner durch Zufall Gelegenheit, sich die Kenntnisse europäischen Schiffbaues anzueignen. Im Hafen von Schimoda in der Provinz Izu wurde das russische Kriegsschiff „Diana" durch eine Flutwelle zerstört und zum Sinken gebracht. Da kein verfügbares Schiff zum Zurückschaffen der 500 Mann zählenden Besatzung nach Wladiwostok vorhanden war, entschloß man sich, mit Hilfe japanischer Handwerker zwei Schoner zu bauen und darauf die Besatzung zurückzubringen. Bei dieser Arbeit lernten die findigen japanischen Zimmerleute und Schlosser mit Leichtigkeit das europäische System des Schiffbaues, und noch in demselben Jahre wurde in Uraga der erste Zweimaster „Hovomaru" (40 m lang, 9 m breit) gebaut. Die Mehrzahl der beim Bau der beiden Schoner und dieses Segelschiffes verwandten Arbeiter wurde von der neu errichteten Flottenabteilung des Schogunats angestellt und bildete später bei der Errichtung der Werft in Yokosuka den Kern der Arbeitskräfte. Das erste Dampfschiff schenkte der König von Holland 1855 dem Tokugawa Schogun. Es war eine Dampfkorvette von 29 m Länge, 5 m Breite, 4 m Tiefe und 150 indizierten Pferdestärken, ihre Armierung bestand aus sechs Kanonen. Sie erhielt den Namen „Kwanko-Maru" und wurde später als Schulschiff in Nagasaki aufgebraucht. — Im Jahre 1857 schenkte die Königin Viktoria von England dem Schogun eine Dampfyacht, „Emperor", von den Japanern „Hanryo" umgetauft, ein schmuckes Schiff von 700 Tonnen, vier Geschützen, einer Geschwindigkeit von 11 Seemeilen, das an den späteren Kämpfen der japanischen Flotte 1868 tätigen Anteil nahm.

Aber die Regierung war nicht nur bestrebt, möglichst schnell in den Besitz moderner Schiffe zu kommen, sondern dachte auch rechtzeitig daran, sich das Personal zu verschaffen, das für die Heranbildung eines Stammes geeigneter Mannschaften notwendig war. Es wurden mehrere Offiziere mit Einverständnis der holländischen Regierung nach Amsterdam geschickt, die sich dort über Marinewissenschaften unterrichten sollten und unter denen sich der später als Admiral der Schogunats-Marine berühmte Enomoto Kamajero befand. Nach 2jährigem Aufenthalt bildeten sie nach ihrer Rückkehr in Nagasaki an Bord der „Kwanko-Maru" die ersten japanischen Matrosen in Schiffskunde und nautischen Wissenschaften aus und schufen so einen Stamm europäisch geschulten Personals für die japanische Flotte. Der Heranbildung eines geeigneten Offiziersatzes wandte die Schogunats-Regierung ihre besondere Aufmerksamkeit zu. In Nagasaki wurde eine Marineschule errichtet, in der holländische Seeoffiziere Unterricht erteilten. Die Kadetten, die teils von der Regierung, teils von den einzelnen Daimios angenommen wurden, betrieben neben seemännischen und technischen Studien hauptsächlich praktische Schiffbaukunde und bauten 1857 unter Leitung ihrer holländischen Lehrer einen Kutter.

Während so die Regierung eifrig an der Entwicklung ihrer Marine arbeitete, hatten sich auch die einzelnen Daimios, unter denen die von Satsuma, Mito und Choschu durch ihr Marineinteresse besonders hervorragten, in den Besitz moderner

Digitized by Google

Kriegsschiffe gesetzt, und bald betätigten die Japaner mit Hilfe der eben angeschafften Schiffe ihren Tatendrang im Kampfe mit fremden Nationen. Im Juni 1863 wurde ein amerikanischer Handelsdampfer in der Nähe von Schimonoseki von zwei Kriegsschiffen des Fürsten von Choschu beschossen, und die amerikanische Korvette „Wyoming", die diesen Schimpf rächen sollte, mußte sich nach einem Gefecht in der Straße von Schimonoseki unverrichteter Sache zurückziehen. Ebenso erging es einem französischen Schiff und der holländischen Korvette „Medusa", bis im September 1864 eine internationale Flotte von neun englischen, drei französischen, vier holländischen und einem amerikanischen Kriegsschiff Schimonoseki beschoß, die Schiffe des Fürsten von Choschu zerstörte und ihn zum Frieden zwang. Mitte der 50er Jahre nahm die Regierung die vom Daimio von Schimazu zum erstenmal in ihrer jetzigen Form entfaltete Kriegsflagge an. Die Sonne auf weißem Grunde soll an die Sonnengöttin Amaterasu erinnern, deren Enkel nach der japanischen Sage zur Regierung Japans vom Himmel gesandt wurde; sein Nachkomme war der erste Mikado, Jimmutenno (660 bis 585 v. Chr.), dessen direkter Nachkomme als 121. Mikado der seit 1867 regierende Kaiser Mutsuhito ist.

Infolge des von Anfang an bestehenden Bestrebens der Schogunats-Regierung, sich möglichst schnell im Schiffbau vom Auslande unabhängig zu machen und ihre Kriegsschiffe im eigenen Lande zu bauen, trat an die Marineverwaltung sehr bald die Notwendigkeit heran, für diese Zwecke geeignete Werften und Werkstätten anzulegen. Auch hier war es, wie überhaupt bei allen maritimen Unternehmungen der Tokugawa-Dynastie, Holland, dessen Rat und Unterstützung man in Anspruch nahm, und im Jahre 1857 begann unter Leitung holländischer Ingenieure und Baumeister der Bau von Werkstätten und einer Werft in Nagasaki, die in 4 Jahren vollendet wurden. Obgleich man die Einrichtungen zum Bau von Kriegsschiffen vorbereitete, war man, abgesehen von kleinen unarmierten Dampfern, dazu noch nicht imstande, sondern beschränkte sich nur auf Reparaturen der im Ausland gebauten Schiffe. Da die Regierung Nagasaki zum Hauptsitz des Flottenbaues nicht für geeignet hielt, wählte sie 1864 Yokosuka aus und wandte sich diesmal an die französische Regierung, um französische Ingenieure zu verpflichten; 1866 wurde mit dem Bau der Werft begonnen, die aber erst unter dem Kaiserreich vollendet wurde. Der Stand der Flottenfrage in Japan war um diese Zeit, Ende der 60er Jahre, der gleiche wie in Preußen. Man hatte in beiden Staaten begonnen, in umsichtiger, planvoller Weise eine Flotte zu gründen, das Personal sich heranzubilden und für den Bau und die Erhaltung der Schiffe durch Anlage von Werften Sorge zu tragen, konnte aber trotz alledem noch keine festen Pläne fassen, wodurch der Ausbau und die Weiterentwicklung der Marine auch für die Zukunft sichergestellt worden wäre, da man sowohl in Japan wie in Preußen klar erkannte, daß der Staat noch schweren Zeiten einer kommenden Entscheidung entgegen ginge, die in Preußen in dem Kampfe mit Frankreich, in Japan in der Vernichtung der Feudalherrschaft und Wiederherstellung der Macht des Mikado unabwendbar waren. Bevor aber der Anteil der japanischen Flotte an der Restauration — wie diese Zeit der inneren Kämpfe zur Wiederaufrichtung der Kaisergewalt genannt wird — betrachtet werden kann, muß ein kurzer Rückblick auf die Entwicklung der innerpolitischen Verhältnisse Japans seit der Erschließung des Landes im Jahre 1853 geworfen werden.

Digitized by Google

Der Niedergang und endliche Zusammenbruch der Tokugawa-Dynastie begann, als die Nachfolger der ersten tatkräftigen Schogune sich als Schwächlinge erwiesen und dadurch die Macht der Fürsten von Satsuma, Choschu und Tosa im Süden Japans so gewachsen war, daß sie nur mit Widerwillen die Oberhoheit des ihnen verhaßten Hauses Tokugawa ertrugen und die Wiederherstellung der Kaiserlichen Macht ersehnten. Als nun im Jahre 1853 die Schogunats-Regierung Verträge mit Ausländern abschloß, wurde in geschickter Weise von den Fürsten des Südens der Haß gegen die Tokugawa im Verein mit der Abneigung gegen die Fremden als Mittel benutzt, um den Mikado zur Abschaffung des Schogunats und zur Wiederherstellung der nationalen Einheit unter seiner Führung zu veranlassen. Die Mißerfolge der folgenden Jahre in der inneren und äußeren Politik schwächten im ganzen Lande immer mehr die Stellung des Schogunats und stärkten das Ansehen und die Regierungsmacht des Kaisers. Diese lag damals in den Händen des Mikado Komei, der aber, von der ganzen Nation tief betrauert, im Januar 1867 starb, ohne die Früchte der während seiner Regierung beginnenden Umwandlung im Staat ernten zu können. Ihm folgte im Alter von 15½ Jahren sein Sohn, der jetzige Kaiser Mutsuhito, der berufen sein sollte, das Werk seines Vaters zu vollenden. Bei der offenbaren Ohnmacht des Schogunats und dem allgemeinen Wunsch des Volkes nach der Wiederherstellung der Kaiserlichen Macht sandte der Mikado im Herbst 1867 an den letzten Tokugawa Schogun Keiki ein Schreiben, in dem er ihn aufforderte, „die Regierungsgewalt in die Hände des Souveräns zurückzugeben und so den Grund zu legen, auf dem Japan gleichberechtigt allen anderen Ländern gegenüber auftreten könne." Der Schogun war von der Zweckmäßigkeit dieses Vorschlags überzeugt und überreichte am 19. November 1867 dem Mikado ein Memorandum, worin er seine Abdankung erklärte: „damit von nun an ein Kopf die Regierung leite, und da dies das beste sei, was er in diesem Augenblick für die Wohlfahrt des Reiches tun könne." Damit war das Tokugawa-Schogunat nach 267jähriger Herrschaft beendet, und am 9. Dezember 1867 erschien die Kaiserliche Proklamation, die dem Volke verkündete, daß der Mikado selbst wieder alle Regierungsgewalt in seine Hände genommen habe. Dies Ereignis war für die Geschichte Japans von der allergrößten Bedeutung, denn die jetzt durch das Eindringen fremder Zivilisation beginnende gänzliche Umformung so vieler jahrhundertelang bestehender nationaler Einrichtungen bedurfte eines einheitlichen Staatswesens mit einer starken Regierungsgewalt. Es war ein Segen für Japan, daß sich diese Gewalt nun in den Händen eines Mannes befand, der voll seltener Einsicht, seinem Volke weit voraus, die neue Zeit sofort begriff und zusammen mit bedeutenden Staatsmännern es verstand, jene Zivilisation so zum Vorteile des Landes zu verwenden, daß Japan sich innerhalb 40 Jahren zu einer modernen Großmacht entwickeln konnte. Noch aber war mit der Abdankung des Schogun die Ruhe im Reiche nicht gesichert. Da die Grundlage der Regierung die dem Schogunat feindlichen Lehnsherren bildeten, unter ihnen besonders die Daimios des Südens, von Satsuma, Choschu, Hizen und Tosa, waren die Anhänger des Schogunats, hauptsächlich die Lehnsherren des Nordens, mit diesen plötzlichen Neuerungen sehr unzufrieden und sahen darin nur ein Ränkespiel des befeindeten Südens. Diese Nebenbuhlerschaft wurde immer heftiger, bis dann im Jahre 1868 die Daimios des Südens in einem blutigen Bürgerkriege, der erst 1869 sein Ende

Digitized by Google

fand, allen Widerstand der Anhänger der Tokugawa beseitigten und damit dem Mikado die tatsächliche Herrschaft über das Reich in die Hand gaben.

Wenden wir uns nun der japanischen Marine wieder zu, die in diesem Bruderkrieg, der in seinen Hauptereignissen zur See geführt wurde, ihre Feuertaufe erhielt und sich dabei als würdige Vorgängerin der Flotte zeigte, die in unserer Zeit im japanischen Meer die Großmachtstellung ihres Vaterlandes erfocht. — Bei Ausbruch des Krieges im Jahre 1867 zählte die Flotte der Schogunats-Regierung bereits 25 hölzerne Rad- und Schraubendampfer sowie 18 Segelschiffe. Das größte Schiff war „Kayo", ein Schraubenschiff von 1000 Tonnen mit 44 Geschützen. Es war in Dortrecht gebaut und 2 Jahre vorher von japanischen Offizieren und Mannschaften, die in Holland ihre seemännische Ausbildung erhalten hatten, nach Japan überführt worden. Der Admiral Sir H. Keppel erwähnt in seinen Erinnerungen, welch guten Eindruck gerade dieses Schiff mit seiner Besatzung auf ihn gemacht, als er mit seinem Geschwader im Januar 1868 den Feierlichkeiten zur Eröffnung von Kobe und Osaka für den auswärtigen Handel beigewohnt habe. Das nächst beste Schiff der Schogunats-Marine war die ebenfalls im Auslande gekaufte Raddampfkorvette „Kaiten" mit elf Geschützen, ein Schiff, dessen Geschichte uns besonders interessieren muß, da es die alte „Danzig" der preußischen Marine war, das Flaggschiff des Prinzen Adalbert, bekannt durch das Gefecht gegen die Riffpiraten bei Tresforcas, das 1864 nach England verkauft worden und von da in den Besitz der japanischen Marine übergegangen war; außerdem wurde bei Ausbruch des Krieges auch die Yacht des Schogun, „Hanryo", armiert, die hauptsächlich wegen ihrer hohen Geschwindigkeit in den folgenden Kämpfen von dem größten Nutzen war. Diese Schiffe bildeten den Kern der Schogunats-Flotte und sind gleichzeitig auch die Veteranen der japanischen Marine, in deren Geschichte sie alle ruhmvoll verzeichnet stehen. An weiteren Schiffen waren noch eine große Anzahl kleiner Rad- und Schraubendampfer sowie zahlreiche armierte Sloops und Kutter vorhanden. Diesen für damalige Verhältnisse bedeutenden Seestreitkräften des Schogun konnte der Mikado anfangs kein einziges eigenes Schiff entgegenstellen; zwar besaßen die mit dem Mikado verbündeten Fürsten von Satsuma und Choschu einige Kriegschiffe, die aber, was Anzahl und Größe, vor allem aber Personal und Ausbildung anging, nicht im entferntesten der in 15jähriger Arbeit geschaffenen Schogunats-Marine gewachsen waren. Ihre beiden stärksten Schiffe waren „Choyu-Maru", eine Sloop von elf Geschützen, und ein Raddampfer „Keang-Siu". Letzterer war in Cowes gebaut, hatte eine Wasserverdrängung von 1000 Tonnen und lief bei 300 indizierten Pferdestärken 17 Seemeilen — für damalige Zeiten eine außerordentliche Leistung. Als Bestückung hatte er vorn und achtern je einen 68Pfünder und breitseits je zwei 18Pfünder. An der Spitze der Schogunats-Flotte stand der Admiral Enomoto, ein energischer Mann, der fünf Jahre in der holländischen Marine gedient und — wie bereits erwähnt — als einer der ersten Lehrer auf der Marineschule in Nagasaki unterrichtet hatte. Sein Flaggschiff war die vorher genannte Fregatte „Kayo".

Im Oktober 1868 ging Enomoto, nachdem er seine Flotte, die aus acht der besten Schiffe bestand, in Yeddo ausgerüstet hatte, in See, kreuzte in der Nähe von Kobe und machte mehrere Versuche, sich der „Keang-Siu" zu bemächtigen, die aber infolge der überlegenen Geschwindigkeit dieses Schiffes sämtlich mißglückten. Unterdessen waren

Digitized by Google

die Truppen des Schogun von den Kaiserlichen besiegt worden; der Schogun hatte abgedankt, aber die ihm treu ergebenen Daimios des Nordens führten den Krieg weiter, und auch Enomoto weigerte sich, seine Flotte dem Mikado auszuliefern. Immer weiter wurden die Rebellen — denn das waren sie jetzt — nach dem Norden der Insel zurückgedrängt, bis sie zuletzt von Enomoto auf seinen Schiffen nach Yeddo übergesetzt wurden. Gegen Ende des Jahres bemächtigte sich der Admiral durch einen kühnen Handstreich des schwach befestigten Hakodate und benutzte die Zeit, die die Kaiserlichen zur Sammlung einer genügenden Flotte und der nötigen Landungstruppen gebrauchten, eifrig dazu, den Hafen und die Stadt durch Anlegen von Batterien und Verschanzungen so gut wie möglich gegen den bevorstehenden Angriff der kaiserlichen Truppen zu befestigen. Erst im Frühjahr 1869 hielt sich der Mikado für stark genug, um den entscheidenden Schlag gegen Enomoto zu führen und Hakodate anzugreifen.

Die Flotte des Mikado war unterdessen in den Besitz eines Schiffes gekommen, das in damaliger Zeit an Gefechtswert fast einer ganzen Flotte gleich kam. Es war ein gepanzertes Rammschiff, der „Stonewall Jackson" oder „Azuma", wie er von den Japanern getauft wurde. Seine Vorgeschichte entbehrt nicht des Interessanten. Im Jahre 1866 hatte die Schogunats-Regierung eine Marinekommission nach Amerika gesandt, um dort eins der eben erbauten Panzerschiffe zu erwerben. Diese Kommission kaufte den „Stonewall Jackson", der in Bordeaux ursprünglich für die dänische Marine gebaut, bei Ausbruch des amerikanischen Bürgerkrieges aber von den Konföderierten gekauft worden war — ein Eisenschiff von 1400 Tonnen mit einem eisernen Gürtelpanzer von 120 mm und einem 180 mm dicken Panzer auf der vorderen Kasematte und dem hinteren Turm. Die Bestückung bestand aus einem 300Pfünder in der vorderen Kasematte und zwei 70Pfündern in dem hinten befindlichen Turm. Der Vorsteven des Schiffes lief in eine Ramme aus, die unter Wasser scharf zulaufend 6 m nach vorn reichte. Da der Krieg bereits vor Ankunft des Schiffes beendet war, verkauften die Konföderierten es an die Abgesandten des Schogun. Als diese damit im Frühjahr 1868 in Yokohama ankamen, tobte im Lande der Bürgerkrieg, und der amerikanische Gesandte erlaubte unter diesen Umständen nicht, daß das Schiff in den Besitz einer der streitenden Parteien überginge, obwohl der Schogun und Enomoto die stärksten Versuche machten, sich desselben zu bemächtigen. Nachdem aber der Mikado nach der Abdankung des Schogun auch von den fremden Mächten im förmlichen Besitz der Herrschaft anerkannt worden war, wurde ihm die „Azuma" ausgeliefert und bildete jetzt das kampfkräftigste Schiff seiner Marine, in dessen Besitz ein Kampf gegen die Flotte Enomotos nicht mehr ganz aussichtslos erschien. Diese hatte außerdem bereits einen empfindlichen Verlust erlitten, indem das Flaggschiff „Kayo" in einem Sturm bei Hakodate verloren gegangen war, und Enomoto daher an wirklich kampfkräftigen Schiffen nur noch „Kaiten" und „Hanryo" besaß. Ende April 1869 ging die Flotte des Mikado, unter Befehl des Admirals Nahamoto, mit einer großen Anzahl von Transportschiffen nach Hakodate in See und ankerte 200 Seemeilen südlich davon in der Meako-Bai. Da man sich hier gegen einen Angriff Enomotos vollkommen sicher fühlte, wurden keinerlei Vorsichtsmaßregeln gegen eine Überraschung getroffen; man ging in der Sorglosigkeit so weit, daß ein Teil der Leute an Land beurlaubt wurde. — Enomoto aber lief kurz entschlossen, als ihn die Nachrichten von

Digitized by Google

dem Verhalten des Gegners erreichten, mit seinem kleinen Geschwader aus Hakodate aus, überraschte den ahnungslosen Feind bei Tagesanbruch in der Meako-Bucht und begann sofort den Angriff, da er sich vor allem der „Azuma" bemächtigen wollte. Ohne Zögern ging der Kommandant der sehr viel kleineren „Kaiten" auf Signal Enomotos längsseit der „Azuma", um sie vor den Augen des Feindes aus dem Hafen herauszuschleppen. Sein Vorhaben wurde ihm erleichtert, da nur die halbe Besatzung an Bord und außerdem ihr Oberdeck so voll Proviant geladen war, daß ein Richten und Bedienen der Geschütze sich als unmöglich erwies. Ohne Widerstand zu finden, machte man alles klar zum Schleppen, „Kaiten" ging mit der Maschine an, da brachen die Trossen, und bei dem gerade herrschenden starken Sturm trieb „Azuma" sehr schnell ab. Bevor „Kaiten" von neuem längsseit gehen konnte, waren die Geschütze der Forts und der in der Nähe liegenden Schiffe besetzt worden, unter deren mörderischem Feuer er den Versuch als mißlungen aufgeben und mit den übrigen Schiffen Enomotos sich vereinigen mußte, um nach Hakodate zurückzukehren. Auf dem Rückzuge wurde das Geschwader Enomotos von den Schiffen des Mikado verfolgt und verlor hier ein Kanonenboot, das von seinem Kommandanten, um es nicht in die Hände des Feindes fallen zu lassen, auf den Strand gesetzt und gesprengt wurde, während Enomoto mit den übrigen Schiffen glücklich den schützenden Hafen erreichte.

Die nun folgenden Kämpfe um die Einnahme Hakodates erinnern in manchem an die Angriffe gegen Port Arthur. Wie dort, so wurde auch hier eine Flotte blockiert, die jedoch in der Vernichtung oder wenigstens Schädigung des Gegners durch tatkräftigen Angriff ihre Aufgabe sah und nicht im Hafen vor Anker tatenlos enden wollte. Schon damals lebte in der Besatzung der japanischen Kriegsschiffe jener vor keinen Schwierigkeiten zurückschreckende Geist unaufhaltsamer Offensive, der im Angriff und der Vernichtung des Feindes seine einzige Aufgabe sieht, und von dem schon die Kommandanten jener Raddampfer Enomotos im selben Maße erfüllt waren, wie später die der Schiffe Togos. Am 31. Mai 1868 nahm die kaiserliche Flotte, die aus „Azuma" als Flaggschiff, „Keang-Siu" und drei kleinen, von dem Fürsten von Satsuma und Choschu dem Mikado übergebenen Korvetten sowie mehreren Transportschiffen bestand, Matsumai, ein kleines Dorf, 40 Meilen von Hakodate ein, um von hier aus den Angriff gegen die Stadt anzusetzen. Unter Bedeckung durch die Schiffe rückten die ausgeschifften Truppen gegen Hakodate vor, und am 9. Juni erfolgte ihr erster Angriff gegen die äußerste Verteidigungslinie des Feindes. Ähnlich wie es bei Kintschou geschah, vertrieben die Schiffe durch ihr vernichtendes Flankenfeuer Enomotos Truppen aus ihren befestigten Stellungen und zwangen ihn, sich in die Stadt zurückzuziehen und seine Verteidigung auf die zunächst der Stadt gelegenen Forts zu beschränken. Bis zum 16. Juni machten die Truppen des Mikado eine Ruhepause, dann erfolgte der erste gemeinsame Angriff von Flotte und Heer gegen die Stadt, wobei zum erstenmal die beiden Geschwader zum Nahgefecht kamen. Enomoto blieb mit seinen schwächeren Schiffen unter dem Schutze der Küstenbatterien, trotzdem setzte das überlegene Feuer der „Azuma" die „Kaiten" außer Gefecht, so daß sie brennend von ihrem Kommandanten auf den Strand gesetzt wurde, jedoch in so geschickter Weise, daß sie nach Bewältigung des Feuers als Küstenbatterie weiter tätigen Anteil am Kampfe nehmen konnte. Bei Tagesanbruch am 20. Juni

Digitized by Google

begann der letzte entscheidende Angriff. In der Morgendämmerung rückten an Land die kaiserlichen Truppen gegen die letzten Stellungen der Rebellen vor, „Azuma“ und „Keang-Siu“ beschossen die starken, noch nicht niedergekämpften Forts, während die kleinen Korvetten durch ihr Flankenfeuer das Vordringen der Truppen unterstützten. Auf beiden Seiten ward erbittert gekämpft, und keiner der Gegner stand dem anderen an aufopferndem Heldenmut nach. Jetzt hielt auch Enomoto den Zeitpunkt für gekommen, um seine übriggebliebenen Schiffe einzusetzen, durch rücksichtsloses Draufgehen den Feind noch so viel wie möglich zu schädigen und durch entschlossenen Angriff die Ehre seiner Flagge zu wahren. Um 7 Uhr vormittags verließ der „Hanryo“ mit der Flagge des Admirals den Hafen und eröffnete das Feuer auf zwei Korvetten, von denen er eine durch einen glücklichen Schuß in die Pulverkammer in die Luft sprengte, die andere schwer beschädigte. Bald darauf aber griffen ihn „Azuma“ und „Keang-Siu“ gemeinschaftlich an, und nach heftigem Kampf, bei dem „Azuma“ ihren Mast verlor, setzte Enomoto das brennende und zum Wrack zusammengeschossene Schiff neben „Kaiten“ auf den Strand und sprengte es in die Luft. Um 9 Uhr vormittags waren die Forts niedergekämpft, die Stadt im Besitz der Truppen des Mikado, nachdem die geschlagenen Rebellen noch alles, was bis dahin noch nicht in Brand geschossen war, angezündet hatten, so daß es nur brennende Trümmerhaufen und zerstörte Schiffe waren, die am 24. Juni 1869 den Kaiserlichen übergeben wurden, nachdem sich Enomoto noch 4 Tage in einem Fort verteidigt hatte.

Damit war der Bürgerkrieg beendet und die unbeschränkte Macht des Mikado über das ganze Reich gesichert; wie bei Sedan in entscheidender Feldschlacht die Einheit Deutschlands erkämpft wurde, so wurde hier zur See durch den Kampf der Flotten die Herrschaft des Kaisers über Japan erstritten und damit der Grund zu einer nie vorausgesehenen Entwicklung des Reiches gelegt. Enomoto wurde mit seinen Leuten in gebührender Anerkennung der heldenmütigen Verteidigung freier Abzug in die Heimat gestattet. Die übriggebliebenen Schiffe der Schogunats-Flotte sowie der Daimios des Nordens mußten dem Mikado ausgeliefert werden und wurden jetzt mit den schon vorhandenen Schiffen zu einer „kaiserlich japanischen Marine“ vereinigt. So wurde dem Mikado durch den glücklichen Ausgang dieses Krieges gleichzeitig in dem ihm nun gehörenden Kern einer entwicklungsfähigen Flotte das Mittel und Werkzeug in die Hand gegeben, von dessen Kriegsbereitschaft und Verwendung die Unabhängigkeit und Größe seines Reiches mit der Zeit immer bedingungsloser abhängig wurde, bis dann in dem Entscheidungskampf gegen Rußland diese Flotte durch das von selbstbewußtem Vertrauen getragene Signal in den Kampf geführt werden konnte: „Die Erhebung oder der Niedergang des Reiches hängt an dem Ausgang der heutigen Schlacht, tue jeder sein Äußerstes.“ (Schluß folgt.)

Firle.

Digitized by Google

Die Kapitulation des „Bjädowy“ und der Schiffe Nebogatows vor dem Kriegsgericht.*)

Von Generalmajor a. D. C. von Zepelin.

1. Der Prozeß des „Bjädowy“.

Am 28. Mai des vorigen Jahres trug der elektrische Draht aus dem fernen Japan die Nachricht in die Welt, daß die russische Ersatzflotte mit ihren zwölf Panzerschiffen, neun Kreuzern und ebensoviel Torpedobootszerstörern sowie den in die Schlacht mitgeführten Hilfsschiffen bis auf wenige Trümmer vernichtet, genommen oder in neutrale Häfen geflüchtet sei.

Wenn diese Nachricht in Rußland geradezu niederschmetternd wirkte, so lag der einzige Trost für den nationalen Schmerz in dem Bewußtsein, daß nur wenige der ausgesandten Kriegsschiffe den Anforderungen der modernen Technik entsprachen und dennoch dem kriegserprobten Feinde die Spitze geboten hatten, meist, um ruhmvoll kämpfend unterzugehen. Um so grausamer war die Enttäuschung, als ergänzende Nachrichten eintrafen, die meldeten, daß mehrere kampffähige russische Schiffe sich dem Feinde ergeben hätten, und mit ihnen die beiden kommandierenden Admirale Rojestwenski und Nebogatow, von denen der erstere allerdings als Schwerverwundeter von seinem sinkenden Flaggschiff zuerst auf den Torpedobootszerstörer „Buiny“ und dann auf den „Bjädowy“ gebracht war. Der nationale Stolz konnte sich wohl mit dem Gedanken abfinden, daß ein russischer Admiral nicht siegreich sein, aber nicht mit dem, daß ein russischer Admiral unverwundet seine gefechtsfähigen Schiffe dem Feinde übergeben könnte.

So konzentrierte sich der ganze Unwille der Nation vor allem auf den Admiral Nebogatow, welches Gefühl der höchste Kriegsherr insofern als berechtigt anerkannte, als er diesen Offizier, ohne den Ausfall einer gegen ihn einzuleitenden Untersuchung abzuwarten, aus dem Offizierkorps ausstieß, schon während er noch als Gefangener in Japan weilte.

Aber, wie es der Fall war mit der Rolle, die der Verteidiger Port Arthurs zunächst in den Augen der Armee und des Volkes gespielt hatte, bis infolge des Einblickes in die Verhältnisse dieser Festung bei der Kapitulation Stoeßels sich die öffentliche Stimmung gegen den General wandte, so auch hier.

Der in so entehrender Weise gekennzeichnete Admiral Nebogatow veröffentlichte eine Verteidigungsschrift, in der er den Admiral Rojestwenski anklagte; auch aus dem Kreise des Offizierkorps der Marine wurden schwere Vorwürfe gegen diesen Offizier und vor allem auch gegen seinen Stab erhoben, so daß der kaiserliche Kriegsherr die Kapitulation des „Bjädowy“ zum Gegenstand einer gerichtlichen Untersuchung zu machen befahl, um demnächst auch gegen den bereits aus dem Dienste entfernten Admiral Nebogatow verhandeln zu lassen.

Bekanntlich war ursprünglich die Anklage wegen der Kapitulation des „Bjädowy“

*) Wir haben mit der Veröffentlichung unserer Betrachtungen bisher zurückgehalten, um im Anschluß an sie diejenigen über den nunmehr für Ende Oktober festgesetzten Prozeß gegen den Kontreadmiral Nebogatow und siebenundsiebzig Offiziere seines Geschwaders zu bringen.

Digitized by Google

nur gegen den Kapitän 1. Ranges Clappier de Colomb (den Chef des Stabes Rojestwenskis), den Oberst Filipowski (Flottennavigationsoffizier), die Kapitäne Baranow (Kommandant des „Bjädowy") und Ssemenow (vom Flottenstabe), die Leutnants Krjijanowski und Leontjew, die Fähnriche de Lacy, Demtschinski und Swjet-Koljadinski sowie gegen den Ingenieurmechaniker Iljatowitsch gerichtet worden wegen ihrer Mitschuld an der Kapitulation des kampffähigen „Bjädowy" vor dem japanischen Torpedobootszerstörer „Sazanami" am 28. Mai, nachmittags 4 Uhr.

Admiral Rojestwenski war ursprünglich, da er nur als Schwerverwundeter auf dem „Bjädowy" befindlich gewesen, nicht in die Anklage hineingezogen worden. Auf seinen eigenen Wunsch wurde sie auch auf ihn ausgedehnt.

Dieser Prozeß hat die allgemeine Aufmerksamkeit — man darf wohl sagen — nicht nur des russischen Volkes, sondern der ganzen Welt, vor allem aber der Offizierkorps, in Anspruch genommen. Er bietet ein so interessantes Material für die Psychologie des Offizierkorps der russischen Marine, regt zu so vielen Fragen des Ehrenkodex des Offiziers an und berührt so wichtige Seiten der Militärgerichtsbarkeit, daß eine kurze Betrachtung der traurigen Angelegenheit, die bisher zudem so wenig geklärt war, um so willkommener sein wird, als in diesen Tagen der Prozeß des Admirals Nebogatow in Kronstadt verhandelt werden wird.

Wir geben zunächst den Vorgang der Übergabe selbst wieder, wie er durch die Voruntersuchung festgestellt ist.

Am 27. Mai 1905 war der „Knjas Ssuworow", das Flaggschiff des Admirals Rojestwenski, in der Seeschlacht von Tsuschima zeitweise kampfunfähig geworden und war brennend aus der Linie geschoren. Der Zerstörer „Buiny", der dem „Knjas Ssuworow" zugeteilt war, wurde herangerufen, um den verwundeten Admiral aufzunehmen. Sein Kommandant, Kapitän 2. Ranges Kolomeizew, führte den Befehl aus, trotzdem er bereits 200 Mann von der gesunkenen „Ossljabja" an Bord hatte und wegen der nach Lee schlagenden Flammen nur an der Luvseite des „Knjas Ssuworow" anlegen konnte, und nahm unter dem heftigsten feindlichen Feuer den Admiral Rojestwenski, den Kapitän 1. Ranges Clappier de Colomb, den Obersten Filipowski, den Kapitän 2. Ranges Ssemenow, die Leutnants Leontjew und Krjijanowski sowie den Fähnrich Demtschinski an Bord.

Der „Buiny" entfernte sich, so schnell es ihm möglich, aus der Feuerlinie und stieß zum Kreuzergeschwader. Von ihm aus ließ Kapitän Clappier de Colomb das Signal geben, daß der verwundete Admiral dem Admiral Nebogatow den Befehl übergäbe. Gleichzeitig wurde der „Besupretschny" zum Flaggschiff „Nikolai Perwy" gesandt, um dem Admiral Nebogatow die Übergabe des Befehls an ihn zu melden.

Auf dem Flaggschiff war dem verwundeten Admiral die erste Hilfe von dem Feldscheer Kudinow zuteil geworden. Es fand sich, daß er eine klaffende Wunde an der Stirn hatte, ferner eine tiefe Wunde unter dem rechten Schulterblatt; aus dem rechten Schenkel war ein Stück Muskelfleisch herausgerissen, und auch aus einer Wunde an der linken Ferse strömte Blut. Der Feldscheer hielt die Wunden für das Leben gefährdend. Auf seine Erkundigung nach dem Befinden des Admirals antwortete dieser mit der Frage, wie es mit dem „Knjas Ssuworow" stände? Er fügte hinzu: „Sagen Sie den Leuten dort, daß man auf keinen Fall die Flagge streichen soll!" Als ihm vom Feldscheer

Digitized by Google

die Antwort wurde, daß der „Knjas Ssuworow" so zugerichtet wäre, daß zum Hissen der Flagge keine Gelegenheit mehr sei, sagte der Admiral: „Dann mögen sie die Flagge an irgend einem Riemen oder an einem Haken befestigen!" Auf dem „Buiny" erkundigte sich der Admiral mehrfach nach dem Kurs des Zerstörers; er verlangte, dieser solle bei der Flotte bleiben. Bis zum Eintritt der Dunkelheit lief der „Buiny" zusammen mit den Kreuzern „Dmitri Donskoi", „Swjetlana", „Ssumrud" und „Wladimir Monomach"; später blieb er zurück.

Der Kapitän Kolomeizew sagte aus, er hätte zuletzt keine Ahnung gehabt, wo er sich befände. Um 2 Uhr nachts meldete ihm der Ingenieur, daß sich nur noch ein geringer Vorrat von Kohlen an Bord befände. Hiernach kam er zu der Überzeugung, daß der „Buiny" Wladiwostok nicht erreichen könnte. Daher beschloß er, diese Sachlage den Offizieren, welche mit dem Admiral vom „Knjas Ssuworow" gekommen, mitzuteilen. Er weckte den Kapitän Clappier de Colomb und schlug ihm vor, den verwundeten Admiral irgendwo an der koreanischen Küste an Land zu setzen und dann den Zerstörer in die Luft zu sprengen oder zu versenken. Clappier de Colomb ging auf diesen Vorschlag nicht ein und riet, den Augenblick der Gefahr abzuwarten. Der Oberst Filipowski meinte, daß man keinen Kampf annehmen dürfe, wenn der „Buiny" eingeholt würde, sondern sich mit Rücksicht auf die Rettung des Lebens des Admirals ergeben solle. Auf die letztere Äußerung hin schlug Kolomeizew vor, zunächst den Befehl des Admirals selbst einzuholen. Filipowski und Kolomeizew gingen in die Kajüte des Admirals, während Clappier de Colomb an der Tür verblieb. Kolomeizew weckte den Admiral, und Filipowski erklärte diesem, daß es unvermeidlich sein würde, vor den verfolgenden Japanern mit dem „Buiny" zu kapitulieren.

Rojestwenski hatte die Augen geöffnet — „der Admiral nahm seine letzten Kräfte zusammen", sagt Kolomeizew vor Gericht aus — und äußerte mit schwacher Stimme: „Meine Herren, handeln Sie so, als wenn ich nicht auf dem Zerstörer wäre. Kehren Sie sich nicht an meine Anwesenheit!" Nach Aussage des Kapitäns Kolomeizew hätte Oberst Filipowski trotz der abweisenden Antwort des Admirals darauf bestanden, sich zu ergeben, so daß Kolomeizew verlangte, daß die beiden Offiziere des Stabes ihre Forderung schriftlich niederlegen sollten.

Nach Aussage des Oberst Ossipow, der sich unter den Geretteten der „Ossljabja" an Bord des „Buiny" befand, verließen die Offiziere die Kajüte und vereinigten sich hierauf zu einer Beratung, an der sich außer Kolomeizew Kapitän Ssemenow und Oberst Filipowski beteiligten. Bald nach dieser Unterredung befahl Clappier de Colomb dem Leutnant Wurm, ein weißes Tuch herbeizuschaffen und es dem Kommandanten des „Buiny" zu übergeben, damit dieser es bei einer etwaigen Kapitulation als weiße Flagge heißen lassen könnte. Als Wurm dem Kapitän Kolomeizew das Tuch überbrachte, schleuderte dieser es mit den Worten zurück: „Was bedeutet diese Tragikomödie? Ich werde als Kommandant eines Kriegsschiffes meinen Admiral nie in die Gefangenschaft führen!"

Am 28. Mai bei Tagesanbruch wurden der Kreuzer „Dmitri Donskoi" und die Zerstörer „Grosny" und „Bjädowy" gesichtet. Auf ein Signal von „Buiny" näherten sich die Zerstörer, und es wurde ihnen mitgeteilt, daß der Admiral sich an Bord des „Buiny" befände. Dem Admiral Rojestwenski wurde gemeldet, daß die Maschine

Digitized by Google

des „Buiny" nicht mehr voll betriebsfähig, auch der Kohlenvorrat erschöpft sei. Daraufhin befahl Rojestwenski, ihn auf den „Bjädowy" zu überführen, und um 9 Uhr morgens setzte er mit seinem Stab auf einem Kutter des „Dmitri Donskoi" zum „Bjädowy" hinüber, dessen Besatzung er beim Anbordkommen begrüßte.

Zum Admiral wurde der Schiffsarzt des „Dmitri Donskoi", Prjeletzki, befohlen, der ununterbrochen bis zur Kapitulation des „Bjädowy" bei ihm verblieb. Dieser Arzt sagte aus, daß der Admiral im allgemeinen bei vollem Bewußtsein war und nur hin und wieder auf kurze Zeit die Besinnung verlor, so daß er sich zeitweise über die Vorgänge in seiner Umgebung keine Rechenschaft zu geben vermochte.

Auf Befehl des Admirals signalisierte der „Bjädowy" dem „Grosny": „Folgen". Weiter wurde durch Signal mitgeteilt: „Der Admiral ist verwundet, die Mehrzahl der Offiziere seines Stabes ebenfalls; wir gehen nach Wladiwostok, wenn der Kohlenvorrat reicht, anderenfalls nach Possiet-Bai." Der „Grosny" folgte im Kielwasser des „Bjädowy", der Kurs nach Wladiwostok nahm.

Nach Aussage eines Matrosen erkundigte sich Filipowski beim Betreten des „Bjädowy", ob eine weiße Flagge vorhanden sei; ob dies Tatsache, ist jedoch nicht erwiesen.

Anfangs arbeitete der „Bjädowy" mit Volldampf, bald aber wurde vom Chef des Stabes befohlen, einen Teil der Kessel abzustellen, so daß der Zerstörer nicht mehr als 12 Knoten lief. Die Besatzung war sehr überrascht über diesen Befehl, und es scheint, als wenn Offiziere in Gegenwart ihrer Untergebenen zu dieser Zeit schon die Möglichkeit der Kapitulation besprochen hätten. Es verbreitete sich jedenfalls unter den Matrosen das Gerücht, man wolle kapitulieren. Ja, einer der vernommenen Offiziere, der Leutnant Popow, sagte mit Bestimmtheit aus, daß Kapitän Baranow ihm gesagt hätte, der „Bjädowy" würde bei der Begegnung mit den Japanern kapitulieren.

Um 10 Uhr vormittags befahl Clappier de Colomb durch den Kommandanten des „Bjädowy" dem Fähnrich de Lacy, eine weiße Flagge herstellen zu lassen. Als dieser dem Matrosen Ssibirew den Befehl erteilte, aus einem Tischtuch eine solche anzufertigen, mußte er sich die Frage des Untergebenen gefallen lassen: „Ist es denn möglich, daß wir vor den Japanern kapitulieren werden?"

Gegen 1 Uhr nachmittags bemerkte man vom „Grosny" aus Rauchwolken am Horizont. Dies wurde dem „Bjädowy" signalisiert, worauf sich Baranow und Clappier de Colomb sowie andere Offiziere auf die Kommandobrücke begaben, um den Horizont zu beobachten. Man war zunächst über die Zugehörigkeit der in Sicht kommenden Schiffe nicht einig; die einen hielten sie für Nachzügler des Geschwaders, andere rieten, Volldampf zu geben, da es japanische Schiffe wären. Man beschloß abzuwarten.

Um 3 Uhr nachmittags war es klar, daß der „Bjädowy" von feindlichen Schiffen verfolgt wurde. Zwei japanische Zerstörer näherten sich rasch, zumal die Fahrt des „Bjädowy" trotz der Entdeckung durch den Feind unerklärlicherweise nicht beschleunigt wurde.

Die Mannschaft des „Bjädowy" war bereits ohne Kommando an die Geschütze gegangen, während die Offiziere noch berieten. Auch der „Grosny" kam heran und signalisierte: „Japanische Kreuzer! Was machen wir?", worauf vom „Bjädowy" die Gegenfrage erfolgte: „Wieviel Seemeilen können Sie laufen?" Auf die Antwort:

Digitized by Google

„Zweiundzwanzig" erhielt der „Grosny" den Befehl, nach Wladiwostok zu gehen. Der Kommandant war hierüber so erstaunt, daß er zurückfragte: „Warum weggehen und nicht kämpfen?" Als er keine Antwort empfing, setzte er die Fahrt fort und ging an dem „Bjädowy" vorbei, verfolgt von dem japanischen Zerstörer „Kagero", auf den er das Feuer eröffnet hatte.

Inzwischen war auf dem „Bjädowy" infolge des freiwilligen Eingreifens der Mannschaft alles klar zum Gefecht, diese noch immer an den Geschützen. Gleichzeitig aber hatte Clappier de Colomb, der sich samt allen Offizieren — mit Ausnahme des Admirals — an Deck befand, die weiße Flagge und die des Roten Kreuzes zum Heißen bereit halten lassen.

Die Aussagen der Beteiligten über den Verlauf der Übergabe gehen, soweit es sich um ihre etwaige Schuld handelt, weit auseinander. Nur soviel scheint sicher, daß Clappier de Colomb die Befehle zur Übergabe des Schiffes gegeben hat. Man hat zwar den Leutnant Leontjew zum Admiral in die Kajüte geschickt, um seinen Befehl zu erbitten; dieser entsinnt sich jedoch nicht, seine Zustimmung zur Kapitulation gegeben zu haben, verneint aber auch nicht die Möglichkeit. Nach Aussage Leontjews hat er durch eine mechanische Bewegung des Kopfes seine Einwilligung zu erkennen gegeben.

Die entscheidenden Momente folgten nun schnell aufeinander. Um 3 Uhr 25 Minuten nachmittags feuerte der japanische Zerstörer „Sazanami" einen Schuß auf den „Bjädowy" ab. Dieser stoppte auf Befehl des Kapitäns Clappier de Colomb und signalisierte den Japanern: „Habe Schwerverwundete an Bord!" Die Japaner setzten zunächst das Feuer fort, obgleich man die Kriegsflagge niedergeholt und die anderen Flaggen geheißt hatte.

Nun begann eine für die Offiziere geradezu klägliche Szene. Die empörte Mannschaft wollte die Bezüge von den Geschützen nehmen. Die Offiziere hielten sie zurück, mit dem Hinweis, daß nur die Offiziere verantwortlich seien, wobei Clappier de Colomb, Filipowski und Leontjew wiederholten, daß das Leben ihres Admirals teurer wäre für das Vaterland als der Zerstörer. Das Schiff sei jetzt ein Hospitalschiff, und man dürfe daher nicht schießen.

Der Ingenieur Iljatowitsch, der von der verabredeten Kapitulation nichts wußte, wollte den Zerstörer versenken. Doch der Kommandant Baranow, der sonst Clappier de Colomb völlig freie Hand gelassen zu haben scheint, ließ dies nicht zu, wie er auch denjenigen seiner Mannschaften, die Kessel und Geschütze unbrauchbar machen wollten, dies verbot.

Die Japaner stellten nach Erkennen der Flaggen das Feuer ein. Ein mit einem Offizier und einigen Matrosen bemannter Kutter wurde zum „Bjädowy" gesandt. Der Offizier nahm die Erklärung der Kapitulation seitens des Kapitäns Clappier de Colomb entgegen und ließ die japanische Flagge heißen.

Wer nach Heißen der weißen Flagge die russische Kriegsflagge niederholte, ist nicht festgestellt. Bezeichnend ist der Ausruf, den der Chef des Stabes tat, als er bemerkte, daß die russische Flagge schon vor Anbordkommen der Japaner niedergeholt war: „Nun wird man mir die ganze Schuld zuschreiben." Er hatte beabsichtigt, seine Handlungs-

Digitized by Google

weise auf Grund der „Umwandlung des »Bjädowy« in ein Hospitalschiff" zu rechtfertigen, die der Übergabe den ominösen Schein der Kapitulation nehmen sollte.

Von der Aufforderung, die Offiziere und einen Teil der Mannschaft auf den „Sazanami" zu schicken, nahm der Japaner Abstand, als man ihm sagte, daß das Leben des Admirals in Gefahr sei und sein Zustand einen solchen Transport nicht erlaubte. Dann nahm der „Sazanami" den „Bjädowy" in Schlepp und führte ihn nach Sasebo.

Nach Aussage der Zeugen erfolgte die Kapitulation um 4 Uhr nachmittags bei völlig ruhiger See, ohne daß (abgesehen von dem durch den „Grosny" gebundenen „Kagero") auch nur ein anderes feindliches Kriegsschiff in der Nähe war. —

So interessant in psychologischer Hinsicht es auch wäre, auf die einzelnen Zeugenaussagen näher einzugehen, müssen wir uns dies mit Rücksicht auf den bemessenen Raum dieser Zeitschrift dennoch versagen. Nur die Rede des Vertreters der Anwaltschaft, des Gehilfen des Oberprokurators der Marine, Generalmajors Wogak, welcher die ritterliche Anschauung, die eine gebührende Sühne des schmachvollen Verbrechens fordert, vertrat, und die Worte des Admirals Rojestwenski, der sich für den allein Schuldigen erklärte und für die angeklagten Offiziere plädierte, lassen wir folgen.

General Wogak führte etwa folgendes aus:

„Am 28. Mai 1905 hat sich ein in den Annalen der russischen Flotte unerhörtes Ereignis zugetragen. Der Kreuzer »Bjädowy« ergab sich einem gleich starken Gegner ohne Kampf und ließ sich in die Gefangenschaft führen. Sie, meine Herren Richter, haben hierüber das entscheidende Wort zu sprechen. Ihr Verdikt ist nicht nur entscheidend für die Angeklagten, sondern es soll auch unserem jungen seemännischen Nachwuchs die Richtschnur für seine Laufbahn geben. Unsere jungen Offiziere müssen sich klar über ihre Rechte und Pflichten sein, um in schweren und verantwortungsvollen Momenten nicht zu schwanken, sondern so zu handeln, wie es die Pflicht von ihnen fordert. Unentschlossene, schwankende Männer sind nicht fähig zu siegen. In solchen Händen sind auch die neuesten Schiffe und alle Vervollkommnungen der Technik wertlos. Der Zufall, die Unentschlossenheit oder die Verräterei eines Einzigen wirken niederdrückend auf die ganze Masse. Siegen kann nur der charaktervolle Mann, der fest im Bewußtsein seiner Pflicht ist. Dabei bitte ich Sie, sich nicht nur in kleinliche Einzelheiten dieses Rechtsfalles zu verlieren, sondern auch die Lebensfrage unserer Flotte zu berücksichtigen, die durch diesen traurigen Fall in den Vordergrund getreten ist. In einer so schweren Zeit, wie wir sie jetzt durchleben, wo Verführer aller Art sich an uns herandrängen, muß der Offizier vor allem festen Boden unter sich behalten, auch denen gegenüber, welche da Humanität fordern, wo diese mit dem Wesen unserer Aufgabe als Seeoffizier unvereinbar ist. Der Krieg an sich ist keine humane Sache. Im Kriege muß oft nicht nur das Leben des Einzelnen, sondern auch das großer Massen den Erfolgen der Zukunft zum Opfer gebracht werden. Männer leben, kämpfen, leiden, gehen zugrunde und sterben. Groß ist gewiß der Schmerz ihrer Angehörigen. Aber wehe dem Lande, in welchem man die Individuen schont, die kriegerische Gesinnung aber und die Tradition einer großen Vergangenheit verloren geht. Einem solchen Lande droht, so lange es Kriege geben wird, eine schwere Gefahr. Unsere Nachbarn schlafen nicht. Die Traditionen und der Geist der Führung sind kein leerer Schall, und ohne sie ist ein Erfolg im Kriege undenkbar. Ob eine Schlacht siegreich ausfällt oder nicht, hängt oft von dem Zufall ab. Das Geschick des Krieges kann sich wenden, wenn nur der Geist des Heeres untadelhaft ist."

Der Prokurator erinnert an die Lehren, die Napoleon I. in bezug hierauf seinen Truppen gab, der großen Verlusten gegenüber das Wort aussprach: „Soldaten kann man wieder schaffen, aber die verlorene Ehre ist nie zu ersetzen!" Er erinnerte an

Digitized by Google

die Anschauungen, die der Admiral Rojestwenski selbst, der die so schwere Aufgabe auf sich nahm, in einem seiner Befehle aussprach: „Die Japaner zeichnen sich durch eine unbegrenzte Hingabe an ihren Kaiser und ihr Vaterland aus. Sie ertragen die Schande nicht und sterben als Helden. Gott stärke und segne uns, daß wir dem Vertrauen unseres kaiserlichen Herrn entsprechen und die bittere Schmach des Vaterlandes abwaschen!" — Diese schönen Worte des Admirals sollten leider nicht in Erfüllung gehen!

„Der Ruhm der Heldentaten unserer Seeleute wurde durch die Feigheit und die Verräterei einiger Weniger in diesem Feldzuge verdunkelt. . . . Besiegt sein, heißt noch nicht entehrt sein. — Die vorliegende Sache berührt Lebensfragen der Flotte und der Ethik des Seeoffiziers. Vor allem muß man auf das sorgfältigste feststellen, in welchen Fällen die Übergabe eines Kriegsschiffes gerechtfertigt ist. In der Anwendung auf den vorliegenden Fall ist diese Frage unschwer zu beantworten. Nach dem Sinn des § 354 des »Morskoi Usstaw« ist eine Kapitulation nur in den Fällen gestattet, wo der Kommandant keine Möglichkeit hat, das Schiff zu versenken und die Besatzung zu retten, und infolge unüberwindlicher Unglücksfälle, wie eines Lecks, Feuers oder vollständiger Erschöpfung aller Verteidigungsmittel, sowie nach Einholung der Zustimmung aller seiner Offiziere keinen anderen Ausweg findet als die Kapitulation. Hieraus ergibt sich klar, daß ein unbeschädigtes Schiff mit völlig brauchbarer Armierung und allen sonstigen Verteidigungsmitteln niemals ohne Kampf übergeben werden kann, mögen hierbei auch scheinbar noch so humane Absichten obwalten. Denselben Grundsatz finden wir auch in anderen Gesetzgebungen. In gleicher Weise wird diese Frage auch vom Standpunkte der Ethik des Seekriegswesens beantwortet."

Der Prokurator beantwortete weiter die Frage, ob nicht ein jeder Offizier, der sich auf dem Schiffe befindet und von der Übergabe Kenntnis erhält, ohne ihr zu widersprechen, wenn nicht die vom Gesetze vorgesehenen Bedingungen die Übergabe rechtfertigen, auch strafbar sei. — Er wies hierbei darauf hin, daß der betreffende Paragraph der Kriegsartikel freilich nur von dem Kommandierenden einer Flotte, eines Geschwaders, eines Detachements oder eines Kriegsschiffes spräche. Hiernach würde also nur der Kommandant des Schiffes bzw. seine an Bord anwesenden Vorgesetzten für die Kapitulation zur Verantwortung gezogen werden können. Dies würde indessen die buchstäbliche Auslegung des Gesetzes bedeuten, nicht aber seinem Geiste entsprechen. Nach langen juristischen Ausführungen zum Beweise für diese seine Anschauung ging der Prokurator auf die Einzelheiten ein, welche die Kapitulation des „Bjädowy" herbeiführten. Er sagte hierbei u. a.:

„Die einzelnen Offiziere haben sich auf die Pflichten berufen, die ihnen die Disziplin auferlegt. Wir wissen aber, wie leichtfertig dieselben Offiziere diese Disziplin in Friedenszeiten handhaben. Sie schützen sie eben vor, sobald es ihnen vorteilhaft ist." Die Überführung Rojestwenskis vom „Knjas Ssuworow" an Bord des „Bjädowy" sei eine Flucht gewesen. Die angeklagten Offiziere behaupten, sie hätten nur für den Admiral gesorgt. Dabei hätten sie aber sogar vergessen, den Arzt mitzunehmen. . . . Was das Verhalten der Einzelnen anlangt, so sei darauf hingewiesen, daß Kapitän Clappier de Colomb nicht an Bord des „Dmitri Donskoi" gehen wollte, um am Kampfe teilzunehmen, sondern auf dem „Bjädowy" blieb, der sich ohne Kampf ergab. Anstatt zu versuchen, an Bord dieses Kriegschiffes nach Wladiwostok zu entkommen, habe er die Geschwindigkeit des Schiffes mäßigen lassen. Übrigens habe Clappier de Colomb ebenso wie die anderen Offiziere unter dem Einflusse des Obersten Filipowski gehandelt. Dieser habe zuerst den Fall der Übergabe des „Bjädowy" an die Japaner ins Auge gefaßt. Unter seinem Einfluß hätten alle übrigen den Gedanken aufgegriffen, man müsse den Admiral um jeden Preis retten, mit dem geheimen Hintergedanken, sich selbst dabei retten zu können. Vergebens suche Admiral Rojestwenski, alle Schuld an der Kapitulation auf sich zu nehmen; er sei daran unschuldig. Der Gedanke an die Kapitulation war bereits von den übrigen aufgefaßt, und diese konnte nicht mehr abgewendet werden. Ganz besondere Schuld treffe aber den Kommandanten des „Bjädowy", Kapitän Baranow. Unerhört sei seine Idee, den

Digitized by Google

„Bjädowy" im Handumdrehen in ein Hospitalschiff zu verwandeln. In seiner Hand hätte es gelegen, die entehrende Kapitulation des Schiffes unmöglich zu machen, um so eher, da die Mannschaft bereit war, sich lieber dem Untergange zu weihen, als es in die Hände des Feindes zu geben. Diese Pflicht hätten auch alle anderen Offiziere außer acht gelassen. Wenn aber Admiral Rojestwenski sich als Sühneopfer hinstelle, so antworte er, die Justiz brauche kein Sühneopfer. —

Nach dieser von soldatischem und ritterlichem Geiste erfüllten Rede des Generals Wogak folgte eine lange Reihe von Verteidigungsreden, die hier auch nur kurz wiederzugeben nicht möglich ist. Von ihnen lenkt die des Verteidigers des Kapitäns Clappier de Colomb, eines Rechtsanwaltes, in juristischen Spitzfindigkeiten völlig vom Wesen der Sache ab und geht hierin soweit, die Angeklagten als vorgeschobene Sühneopfer zu bezeichnen, die man aus der großen Masse herausgegriffen habe.

Der Admiral Rojestwenski plädierte für die Schuldlosigkeit der anderen angeklagten Offiziere und wandte sich gegen die Ausführungen des Prokurators, nach denen der untergebene Offizier sich einer offenkundig unnötigen Kapitulation widersetzen und in solchem Falle den Gehorsam verweigern müsse. Er schloß mit der die unwürdige Handlungsweise der Männer wie Clappier de Colomb und Filipowski ganz bei Seite schiebenden Wendung:

„Ich beeile mich, meine Herren Richter, einzuschalten, daß mir der Gedanke ferne liegt, auch nur eine Spur von Schuldlosigkeit in dem Befehl der Kapitulation des »Bjädowy« zu suchen. Im Gegenteil will ich, daß die Schmach dieses Verbrechens sich der Nachwelt eingrabe durch strenge Bestrafung des Schuldigen, auf den der Artikel 279 (des Marine-Strafgesetzes) klar hinweist. Nach diesem Artikel trifft nur den obersten Vorgesetzten die Schuld. Der oberste Vorgesetzte war ich. Meine Herren Richter, die Flotte und das beleidigte russische Volk glaubt Ihnen und erwartet meine Bestrafung!"

Das Gericht fällte nach achtstündiger Beratung folgendes Urteil:

Der Kapitän 1. Ranges Clappier de Colomb ist für schuldig befunden worden, gemeinsam mit Oberst Filipowski beschlossen zu haben, den Torpedobootszerstörer „Bjädowy", ohne den Kampf aufzunehmen, dem Feinde zu übergeben. Kapitän Baranow ist für schuldig befunden worden, der Kapitulation des „Bjädowy" seine Zustimmung erteilt, Leutnant Leontjew, diese Kapitulation befördert zu haben.

Das Gericht erkennt sie schuldig und verurteilt sie zum Tode durch Erschießen, beschließt aber im Hinblick auf besondere Milderungsgründe, Seiner Majestät dem Kaiser ein Gesuch um Ersatz der Todesstrafe durch zehnjährige Festungshaft zu unterbreiten.

Ferner findet das Gericht noch weitere Milderungsgründe im Hinblick darauf, daß die Angeklagten moralisch und physisch bereits durch die in ihrer Art beispiellose Fahrt zum Kriegsschauplatze gelitten hatten, daß sie auch am Tage vorher im Gefecht auf dem „Knjas Ssuworow" moralisch erschüttert waren und das Leben ihres Admirals zu retten suchten. Es bittet daher Seine Majestät um eine weitere Milderung des Urteils außerhalb seiner Kompetenz, und zwar: Für Kapitän 1. Klasse Clappier de Colomb Ausschluß aus dem Dienste ohne Rechtsverlust, für Kapitän Filipowski und Leutnant Leontjew Dienstentlassung mit Beschränkung einiger Rechte, für Kapitän Baranow Ausschluß aus dem Dienste mit Verlust der Orden usw.

Die übrigen Angeklagten wurden freigesprochen.

Digitized by Google

Es sei hier vorgreifend erwähnt, daß Kapitän Baranow und Leutnant Leontjew gegen dies zweimal gemilderte Urteil — wenn auch vergeblich — beim Ober-Marinegericht appellierten, weil sie nach ihrer Ansicht im Verhältnis zu ihrer Verschuldung zu hart bestraft seien.

Das Urteil hat in Rußland, aber auch im Auslande Aufsehen — und wir fügen hinzu — ein wohlberechtigtes Aufsehen erregt.

Wenn wir von unserem Standpunkte es einer Betrachtung unterziehen, so tritt unwillkürlich in der Erinnerung an die hundertjährige Wiederkehr der verhängnisvollen Ereignisse des Jahres 1806 vor unser geistiges Auge die unerbitterliche Strenge, mit der damals Kriegsherr und Offizierkorps die Reinigung der Ehre jedes einzelnen Offiziers der Armee von dem Vorwurf mangelhafter Entschlossenheit vor dem Feinde als Vorbedingung eines Weiterdienens in der Armee forderten.

Es tritt vor unser geistiges Auge der brennende „Knjas Ssuworow", dessen Mannschaft mit einigen ihrer Offiziere dem sicheren Tode entgegengeht, während die Offiziere des Flottenstabes das Leben ihres Admirals und das ihrige fern von der Flotte in Sicherheit zu bringen suchen, anstatt auf das nächste kampffähige Schiff überzugehen. Wir sehen, wie ein Torpedobootszerstörer zu Hilfe gerufen wird, der überfüllt ist mit von ihm geretteten Mannschaften eines im ehrlichen Kampfe gesunkenen Schiffes, und der nun in schwierigster Lage an dem brennenden „Knjas Ssuworow" anlegt, um einige Offiziere zu retten. Und als auch dies Fahrzeug seinem Verhängnis zum Opfer zu fallen im Begriffe steht, da wird ein anderes Kriegschiff zu Hilfe gerufen. Man überläßt den „Buiny" seinem Schicksal und geht auf den „Bjädowy", um hier sein Leben zu wahren, denn man macht sich vorher schlüssig, im Notfall zu kapitulieren. Auf dem „Bjädowy" trifft man auf einen Kommandanten, der diesen Gedanken nicht etwa mit Empörung zurückweist, sondern ohne Zögern auf ihn eingeht.

Den Schluß in der Reihe dieser traurigen Bilder macht der unbeschädigte russische Zerstörer, der, von einem ihm nicht überlegenen japanischen Fahrzeug in Schlepp genommen, dem sicheren Hafen zufährt. An Bord trägt er eine Mannschaft, die in Empörung über die ihr drohende Schmach sich zur Bedienung ihrer Geschütze rüstete, aber zurückgehalten wurde von ihren Offizieren mit der Ermahnung: „Ist Euch Euer Admiral denn nicht teuer? Sein Leben ist Rußland teurer als das ganze Geschwader!"

Wir möchten an diesen Ausruf anknüpfen.

Gewiß kann das Leben eines Admirals teurer sein als ein Geschwader, das eines Feldherrn teurer als ein Armeeteil! Aber dann ist es nur aus dem Grunde, weil es sich um einen Nelson, einen Friedrich den Großen, einen Napoleon handelt, um Heerführer, deren Geist den Geist der Flotte, den Geist des Heeres entflammt, zu denen das Vertrauen ihrer Offiziere und Mannschaften so groß ist, daß sie auch in der schwierigsten Lage nicht verzagen, solange sie ihre Ehre, ihr Geschick in den Händen dieser Männer sehen.

Gewiß kann auch das Leben eines niederen Führers für die Mannschaft ein Schatz sein. Unsere deutsche, auch die russische Geschichte ist reich an solchen Beispielen, wo der Tod eines heldenmütigen Führers ein Verhängnis für seine Truppe wurde.

Digitized by Google

Aber haben solche Führer je ihr Leben zu schonen gesucht, haben sie nicht im Gegenteil — wir erinnern hier nur an das Heldenbild Kaiser Wilhelms, den seine Umgebung bat, sich nicht zu sehr dem feindlichen Feuer auszusetzen — den Bitten, sich aus Rücksicht für ihre Truppen der Gefahr zu entziehen, Widerstand entgegengesetzt?

Mußte der Admiral Rojestwenski den brennenden „Knjas Ssuworow" verlassen, dann konnte es nur in der Absicht geschehen, sich an Bord eines anderen Kriegsschiffes zu begeben und von dort aus den Befehl weiterzuführen, sofern ihm dies noch möglich war. Wenn aber der Admiral die Schuld der ihn begleitenden Offiziere auf sich zu nehmen sucht, so finden wir im Gegenteil, daß gerade diese Offiziere schuldiger sind als der Admiral. Dieser Stab dachte kaum an die Rettung des verwundeten Chefs; für diesen hätte die Begleitung durch einen Feldscheer genügt. Die Offiziere des Stabes dachten lediglich an ihre eigene Rettung; andernfalls gehörten sie auf das Schiff, von dem aus Admiral Nebogatow den Kampf zu leiten hatte, nachdem ihm Rojestwenski das Kommando übergeben.

Treten wir aber einmal der Frage näher: „Was bedeutet die Übergabe eines kampffähigen Kriegsschiffes in rein taktischer Hinsicht für das eigene Geschwader?"

Sie ist dem Übertritt eines kämpfenden Regiments in die Reihen des Feindes gleich zu achten, das die Waffen gegen die eigenen Kameraden kehrt. Die Gefangengebung eines Truppenteiles beraubt das Heer einer Summe von Kraftleistung, schwächt die eigene Partei. Die Kapitulation eines Kriegsschiffes schwächt nicht allein die eigene, sondern sie verstärkt zugleich die feindliche Flotte, namentlich wenn, wie hier, Munition und Geschütze intakt sind.

Wohl nur ein Vorwand, jedenfalls eine Selbsttäuschung ist die ängstliche Sorge, die durch die Verteidigung der Angeschuldigten sich wie ein roter Faden hindurchzieht, daß die Forderung des Gerichts, der Untergebene eines die Ehre seiner Flagge verratenden Offiziers solle sie gegen den Befehl des letzteren hochhalten, die Disziplin erschüttern könne.

Das Gericht fand eine Entschuldigung der Angeklagten in der Erschütterung der Nerven durch die Eindrücke des Gefechts an Bord des „Knjas Ssuworow". Wir können hierin keinen Milderungsgrund sehen. Das heutige Seegefecht mit den Wirkungen der modernen Vernichtungsmittel wirkt stets nervenerschütternd. Aber diese Erschütterungen können wohl hemmend auf die Leistungsfähigkeit des ritterlichen Offiziers wirken, aber sie dürfen in ihm niemals die Grenzen von Recht und Unrecht, von Pflicht und Ehrvergessenheit verwischen.

Daß aber eine widerstandslose Kapitulation ein schimpfliches, ja das höchste militärische, dem Verrat an der eigenen Flagge gleiche Verbrechen ist, diese Erkenntnis muß so tief in die Seele eines jeden, auch des jüngsten Offiziers eingegraben sein, daß auch eine noch so furchtbare Erschütterung seiner Nerven sie nicht auslöschen kann.

Der Urteilsspruch in Kronstadt hat aber für Rußlands Offizierkorps, für seine Flotte, sein Heer eine Bedeutung weit über den Kreis der Beteiligten hinaus!

Der Kaiserliche Kriegsherr und die jetzigen Leiter der Flotte haben es wiederholt ausgesprochen, daß vor allem eine innere Erneuerung des Offizierkorps

Digitized by Google

der Flotte notwendig sei. Wir glauben, dieser hohen Aufgabe hätte am sichersten ein Richterspruch gedient, der für ein todwürdiges Verbrechen keine Entschuldigung fand, keine Milde in zweifachem Grade walten ließ.

Wollte des Kaisers Gnade Offizieren das Leben schenken, wenn ein Leben ohne Ehre für den Offizier überhaupt denkbar ist, dann war dies ein Ausfluß der Gewalt des Kriegsherrn. Ein Richter aber hätte durch einen dem Herzen des Mannes gewiß schwer ankommenden, jede Milderung ausschließenden Spruch der jungen Generation, in deren Händen die Zukunft der russischen Flotte liegt, einen klaren Weg gewiesen.

Während wir diese Zeilen niederschrieben, erging der Befehl des Marineministers, den früheren Kontre-Admiral Nebogatow, den Flaggkapitän seines Stabes, Kapitän 2. Ranges Kroß, den früheren Kapitän 1. Ranges und Kommandanten des Panzerschiffes „Imperator Nikolai Perwy" Smirnow, den früheren Kapitän 1. Ranges Lischin, Kommandanten des Panzerschiffes „General-Admiral Apraxin", den früheren Kapitän Grigorjew, Kommandanten des Panzerschiffes „Admiral Ssenjawin", den Kapitän 2. Ranges Schwede, stellvertretenden Kommandanten des Panzers „Orel", den Kapitän 2. Ranges Webernikow, ersten Offizier des Panzerschiffes „Imperator Nikolai Perwy", den Kapitän 2. Ranges Kurosch II, Geschwader-Artillerie-Offizier, den Kapitän 2. Ranges Artschwager, ersten Offizier des Panzerschiffes „Admiral Ssenjawin" und den Kapitän des Korps der Ingenieur-Mechaniker Chwatow einem besonderen Gerichtshof des Marine-Gerichts des Kronstädter Hafens zur Aburteilung zu übergeben. Außer den genannten zehn Offizieren ist noch gegen achtundsechzig andere ebenfalls die Anklage erhoben, weil sie am 28. Mai im japanischen Meere ohne Kampf die Flagge gestrichen und sich haben gefangen nehmen lassen. Als Zeugen sind zwanzig Offiziere, die Ärzte und zwei Schiffsgeistliche sowie 176 Mannschaften der verschiedenen Kriegsschiffe vorgeladen worden.

Die Verhandlung wird Ende Oktober oder Anfang November stattfinden. Als Staatsanwalt wird wie bei dem Prozeß gegen den Admiral Rojestwenski Generalmajor Wogak die Anklage vertreten.

(Fortsetzung folgt.)

Digitized by Google

Die Denkschrift zum Haushaltsvoranschlage der französischen Marine für das Jahr 1907 und die Verhandlungen in der Budgetkommission.

Die kürzlich veröffentlichte Denkschrift des Marineministers Thomson zum Haushaltsvoranschlage der französischen Marine für das Jahr 1907 begründet zunächst mit der mißlichen Finanzlage die Zurückstellung einer Anzahl im Grundsatz anerkannter Gehaltsverbesserungen, von der insbesondere die Kapitänleutnants betroffen werden, die wegen Gleichstellung mit den Hauptleuten des Heeres hinsichtlich der Bezüge auf spätere günstigere Zeiten vertröstet werden.

Der Minister geht dann zum Flottenbauplan über, dessen Abänderung unseren Lesern bereits bekannt ist, und führt die Gründe an, die den Oberen Marinerat zur Aufstellung der Flottenstärke von 38 Linienschiffen, 20 Panzerkreuzern, 6 Spähschiffen, 109 Torpedobootsjägern, 170 Torpedobooten, 82 Angriffs- und 49 Verteidigungs-Unterseebooten bestimmt haben. Einesteils haben die vollständiger vorliegenden Berichte über den russisch-japanischen Krieg und besonders über die Schlacht bei Tsuschima die Wichtigkeit gewisser Eigenschaften schärfer hervortreten lassen, die man in dem Linienschiff zu vereinigen suchen muß, anderseits haben die Baupläne anderer Marinen weitere Aufklärung über die Verhältnisse in den fremden Flotten gebracht, mit denen die französische Marine vielleicht einmal zu kämpfen haben wird; schließlich hat die Entwicklung gewisser junger Marinen dazu geführt, daß man von der Einstellung minder kampfkräftiger Schiffstypen absah und die Flotte nur aus den leistungsfähigsten Typen in den einzelnen Schiffsklassen zusammensetzen will.

Die Anregungen gelegentlich der Haushaltsberatung in den gesetzgebenden Körperschaften haben zu erneuter genauer Untersuchung der Turbinenfrage Anlaß gegeben. Dabei stellte sich heraus, daß man Turbinen auf den im Plan bereits fertigen Linienschiffen, die im Jahre 1906 in Bau zu nehmen sind, einbauen kann, indem man die Formen des Achterschiffes abändert, ohne daß größere Änderungen der inneren Einrichtungen nötig werden. Auch die Frage des größeren Kohlenverbrauches bei mäßiger Geschwindigkeit hat eine befriedigende Lösung gefunden durch die Gewähr, welche die englischen Konstrukteure dafür bieten, endlich haben einige französische Maschinenfabriken Einrichtungen zum Bau von Turbinenmaschinen nach bewährten englischen Mustern getroffen. So wird es möglich, einige (3) der Linienschiffe mit diesen Maschinen auszurüsten; die Ausschreibungen sind bereits erfolgt.

Diese Verzögerung im Baubeginn ist noch dazu benutzt worden, neue Zeichnungen für die Geschützturme aufzustellen, die allen Anforderungen entsprechen werden, ohne Änderungen im Kaliber, Gewicht, in der Feuergeschwindigkeit und Aufstellung der Geschütze an Bord zu bedingen; auch ihre Lieferung ist bereits ausgeschrieben.

Im laufenden Jahre sollen 10 Torpedobootsjäger und 20 Unterseeboote auf Stapel gelegt werden, 4 der ersteren auf Staatswerften. Der Stand der Arbeiten an früheren Bauten und namentlich an Unterseebooten, die dringend gebraucht werden, ließ es ratsam erscheinen, diese 4 Torpedobootsjäger nicht in Angriff zu nehmen

Digitized by Google

und in Zukunft überhaupt diese Fahrzeuge auf Privatwerften zu bauen. Für das Jahr 1907 werden 5 Torpedobootsjäger und 10 Unterseeboote neu gefordert.

Durch diese Beschränkungen war es möglich, die Forderungen für Neubauten auf 92 800 000 Mark zu beschränken, 2 400 000 Mark weniger als im laufenden Jahre.

Es ist Vorsorge getroffen, daß die Linienschiffe Ende 1910 dienstbereit sind.

Die Verteilung der Seestreitkräfte hat ebenfalls der Beschlußfassung des Oberen Marinerates unterlegen, der darin einstimmig war, daß die heutigen Bedingungen des Seekrieges das möglichste Zusammenhalten der Streitkräfte der ersten Linie unumgänglich erfordern. Dieser Grundsatz läßt sich aber nicht bis aufs äußerste durchführen, man kann die Auslandschiffe nicht gänzlich einziehen, auch nicht die heimischen Streitkräfte in einem Hafen vereinigt halten. Dem widersprechen einerseits die Erfordernisse der auswärtigen Politik, anderseits die geographischen Verhältnisse Frankreichs und die auf ihr beruhende Wahl der Kriegshäfen, deren keiner zur dauernden Aufnahme der ganzen heimischen Schlachtflotte eingerichtet ist. Es hat daher ein Weg gefunden werden müssen, der eine zufriedenstellende Verteilung der Geschwader ermöglichte, ohne zu große Ausgaben für Indiensthaltung herbeizuführen, da gleichzeitig die verhältnismäßig teuersten, die Auslandschiffe, beschränkt wurden.

Das Geschwader des äußersten Ostens, zwei Divisionen zu je 3 Schiffen, wird in Zukunft durch eine Division von 4 Schiffen ersetzt, von denen zwei ältere, kleinere Panzerkreuzer sein werden.

Die heimischen Geschwader werden in drei Gruppen geteilt: Das I. Geschwader bekommt die 6 neuesten und stärksten Linienschiffe und 3 entsprechende Panzerkreuzer, die alle ständig mit voller Besatzung in Dienst sind; das II. Geschwader enthält die 6 anderen Linienschiffe der ersten Linie und 3 neue Panzerkreuzer, die mit besonderem verminderten Besatzungsstand (Bereitschaftsstand) in Dienst sind; die dritte Gruppe umfaßt 6 Panzerkreuzer, die je ein Halbjahr voll besetzt, das andere mit verminderter Besatzung in Dienst gehalten werden.

Zu den Geschwadern treten die erforderlichen leichten Streitkräfte, geschützte Kreuzer und Torpedobootsjäger.

Die Linienschiffe der zweiten Linie und die Küstenpanzer werden in möglichst gleichartigen Gruppen vereint in der Reserve gehalten, und ihre schnelle Mobilmachung wird durch eingehende Besichtigung sichergestellt.

Die ersten beiden Geschwader haben ihren Standort im Mittelmeer, das dritte und die meisten Reserveverbände in den Häfen des Atlantischen Ozeans.

Die Geschwader werden häufig, auch außerhalb der großen Flottenmanöver, die mit Mobilmachung der Reserven verbunden werden, zu Übungen in dem einen oder anderen der Küstenmeere vereinigt werden, um den nötigen Zusammenhang unter ihnen zu wahren und sie mit den Fahrwasserverhältnissen bekannt zu machen.

Die großen Manöver im vorigen Jahre zeigten vollauf den Wert, den eine sachgemäße dauernde Ausbildung hat; die diesjährigen haben Licht auf die Frage der Kampfordnung und der Führung im Gefechte geworfen. In allen Marinen werden diese Übungen so oft wie möglich vorgenommen, da sie für die Leistungsfähigkeit des Personals von der höchsten Bedeutung sind.

Um die entstehenden Mehrausgaben auszugleichen, wird die Ausmerzung kampf-

Digitized by Google

untüchtiger Schiffe tatkräftig durchgeführt, dadurch wird gleichzeitig für die übrigbleibenden Reserveschiffe mehr Personal verfügbar.

Die Flottillen erfordern im nächsten Jahre erhöhte Indiensthaltungskosten durch Hinzutritt neuer Unterseeboote. Diese müssen wegen der Eigentümlichkeit ihrer Einrichtung und Handhabung ständig in Dienst gehalten und können nicht in Reserve gestellt werden, da dann ihre Kriegsleistung nicht sichergestellt werden kann.

Die Einrichtung der Schiffsartillerie-Schießschule und größere Bewilligungen von Munition für die Schießübungen der Schiffe vermehren ebenfalls die Indiensthaltungskosten.

Für Vermehrung der Vorräte an Munition sind gleichfalls höhere Ansätze gemacht, es fehlen jetzt noch an dem berechneten Bedarf 202 056 Tonnen; am 1. Juni waren vorhanden für schwere Artillerie 12 199 Tonnen, für mittlere 181 134 Tonnen, für leichte 1 007 253 Tonnen.

Für Heizstoffe werden Mehrforderungen zur Vergrößerung der Kohlenlager und Lagerschuppen in Toulon und Brest erhoben. Am 1. Juni waren in den fünf Kriegshäfen 415 172 Tonnen, in anderen französischen Häfen 52 018 Tonnen, außerhalb Frankreichs 118 342 Tonnen, insgesamt 585 532 Tonnen vorhanden.

Trotz dieser Mehrforderungen weist der Voranschlag mit 254 755 505 Mark einen Minderbedarf von etwas über 5 000 000 Mark gegenüber dem des laufenden Jahres auf.

Die Vermehrung und Verminderung der wichtigsten Abschnitte des Haushaltsvoranschlages sind im August-Septemberheft, S. 1014, bereits mitgeteilt. —

Die Verhandlungen der Budgetkommission, die im letzten Monat stattfanden, haben inzwischen zu einem weiteren Aufschub des Baubeginnes der für 1906 genehmigten 6 Linienschiffe geführt. Der Berichterstatter für das Marinebudget hatte die Absetzung von 3 Linienschiffen zugunsten vermehrter Bauten für die Flottillen beantragt. Obwohl der Minister Thomson eingehend nachwies, daß die Verhältnisse, die zur Forderung und Bewilligung der gleichzeitigen Inbaugabe von 6 Linienschiffen geführt haben, noch unverändert weiter bestehen und die bisherige Bauverzögerung nur in der nachträglichen eingehenden Erörterung der Turbinenfrage begründet sei, daß ferner die noch nicht verausgabten Gelder der schnelleren Fertigstellung der „Patrie“ und „République“ zugute gekommen sein, daß ebensowenig wie Linienschiffe bisher Torpedo- oder Unterseeboote neu auf Stapel gelegt seien, da man auf die Ergebnisse der Erprobung des Tauchbootes „Émeraude“ warte, daß aber auch die besten Ergebnisse dieses Bootes Linienschiffe nicht überflüssig machen würden, begnügte sich die Kommission hiermit nicht, sondern forderte den Ministerpräsidenten, den Finanz- und den Marineminister nochmals vor ihre Schranken.

In der zweiten Sitzung erklärte Minister Thomson, daß er die Bauverträge der noch zu vergebenden 3 Linienschiffe vor dem Zusammentritt der gesetzgebenden Körperschaften nicht unterzeichnen werde, da ihm das angesichts des Verhaltens der Budgetkommission dahin ausgelegt werden könne, als bezweifle er, daß die Kammer den bereits genehmigten diesjährigen Haushalt in Gültigkeit lassen werde; er rechne im Gegenteil fest darauf, daß die neue Kammer die Beschlüsse der alten aufrechterhalten

Digitized by Google

werde. Er widerlegte dann nochmals den Vorwurf, daß für große Schiffe im Verhältnis mehr ausgegeben sei als für die Fahrzeuge der Flottillen; es seien von beiden Klassen die am weitesten im Bau vorgeschrittenen schneller fertiggestellt worden. Die Ausschreibungen für Unterseeboote von großer Geschwindigkeit und großem Verwendungsbereich haben zufriedenstellende Ergebnisse gehabt. Die Neubauten für 1906 und 1907 beanspruchen nicht mehr Mittel, als seinerzeit dem Parlament angegeben, und gestatten 1908 und 1909 den Bau kleiner Fahrzeuge und von 1910 ab auch von großen Schiffen. Die Gründe, die zur Forderung der 6 Linienschiffe führten, haben gegenwärtig in erhöhtem Maße Geltung, und daher müssen die Schiffe unverweilt in Angriff genommen werden. Der Ministerpräsident bestätigte die volle Zustimmung des Ministerrates zu dem letzten Satze; der Finanzminister erklärte, daß er ohne Einschränkung die Verteilung der Baukosten auf die verschiedenen Jahresbudgets übernähme.

Die Kommission einigte sich dann auf eine Entschließung, in der anerkannt wird, daß der Marineminister auf der Forderung der 6 Linienschiffe zwar besteht, aber drei vorderhand nicht in Bau geben wird, bis sich die gesetzgebenden Körperschaften erneut geäußert haben. Diese Äußerung will auch die Kommission abwarten, hat aber die für 6 Linienschiffe geforderten Baugelder im Voranschlage stehen lassen, da ihre Forderung auf dem Etatsgesetz 1906 beruht.

Die Budgetkommission hat im übrigen rund 2 Millionen Franken am Haushaltsvoranschlage abgestrichen.

Abgeordneter Michel hat dem Marineminister die Einbringung einer Interpellation angekündigt, ebenso wird Abgeordneter Bienaimé interpellieren, und zwar bezüglich des Baufortschritts der 6 für 1906 bewilligten Linienschiffe. Die Eröffnung der Kammer dürfte daher lebhafte Erörterungen über die Marinepolitik bringen.

Inzwischen hatte das gesamte Kabinett seine Entlassung gegeben, jedoch ist M. Thomson auch im Ministerium Clemenceau Marineminister geblieben. Nach den letzten Nachrichten hat zwischen ihm und dem Finanzminister Caillaux eine Einigung dahin stattgefunden, daß sämtliche 6 Linienschiffe auf Stapel gelegt werden sollen, daß die Kosten aber auf die Budgets für 1907 bis 1911 verteilt werden sollen. Auch soll die Inbaugabe von Schiffen, die bewilligt werden, ohne daß gleichzeitig die Mittel bereitgestellt werden, für die Zukunft eine gesetzliche Regelung erfahren.

M.

Digitized by Google

Die Probefahrten der „Dreadnought".

(Hierzu die beiden Titelbilder.)

Die von allen maritimen und technischen Kreisen mit Spannung erwarteten Probefahrten des mit Turbinen ausgerüsteten englischen Linienschiffes „Dreadnought" haben Anfang Oktober stattgefunden. „Engineering" und „The Engineer" bringen darüber unter dem 12. Oktober sehr eingehende Mitteilungen und zahlenmäßige Angaben und feiern dieses Ereignis, dessen auch der König glückwünschend gedachte, mit Recht als einen bedeutungsvollen Abschnitt in der Geschichte des Schiffsmaschinenbaus.

Wenn auch die — an sich recht günstigen — Ergebnisse keine wesentlichen neuen Gesichtspunkte für die Beurteilung der Turbinenfrage erbracht haben, wenn auch einzelne Punkte, namentlich der Dampfverbrauch bei Marschgeschwindigkeit, nach wie vor einer völlig befriedigenden Lösung harren, so ist doch nicht zu verkennen, daß das Erreichte einen großen Fortschritt auf dem Wege zur allgemeinen Einführung der Dampfturbine in den Kriegschiffbau darstellt.

Wichtiger jedoch als die Probefahrten werden die Erfahrungen nach Eintritt des Schiffes in die Front sein, weil dann erst eine Reihe militärischer Vorzüge voll zur Geltung gelangen wird, anderseits die Turbinen dann die Kraftprobe der dauernden, bordmäßigen Beanspruchung bestehen müssen.

Die Gesamtanordnung der Turbinenanlage ist im allgemeinen bekannt. Die Anlage besteht aus zwei gleichen, voneinander unabhängigen und wasserdicht voneinander getrennten Sätzen, geteilt in Marschturbine, Hochdruck- und Niederdruck-Vorwärtsturbine sowie Hochdruck- und Niederdruck-Rückwärtsturbine, insgesamt also zehn Turbinen, von denen jedoch je zwei, die Niederdruck-Vorwärts- und die Niederdruck-Rückwärtsturbine, in einem Gehäuse vereinigt sind. Diese Turbinen arbeiten auf vier Schraubenwellen, und zwar auf die beiden äußeren Wellen je zwei Turbinen, die Hochdruck-Vorwärts- und Hochdruck-Rückwärtsturbine, auf die beiden inneren Wellen die übrigen.

Um eine Vorstellung von der Größe der Turbinen zu geben, möge erwähnt sein, daß der Rotor der Niederdruck-Vorwärtsturbine einen Durchmesser von etwa 2,4 m und eine Länge von etwa 2 m hat. Die Rotoren der Marsch-, Hochdruck-Vorwärts- und Hochdruck-Rückwärtsturbinen haben sämtlich einen Durchmesser von 1,7 m; die Länge beträgt bei den beiden Vorwärtsturbinen 2,6 m, bei der Rückwärtsturbine 0,95 m. Die entsprechenden Maße für die Niederdruck-Rückwärtsturbine sind nicht angegeben.

Die Schaltung der Turbinen ist weiter unten behandelt.

Die äußeren Propeller stehen 2,4 m vor den inneren. Als höchste Umlaufszahl waren 400 Umdrehungen in der Minute angenommen.

Den Dampf liefern achtzehn Babcock-Wilcox-Kessel von insgesamt 145 qm Rostfläche; das Verhältnis von Rostfläche zu Heizfläche beträgt 1 : 34,75. Die Kessel arbeiten mit einem Höchstdruck von 17 kg/qcm. Als Verdampfungsziffer ist der sehr hohe Wert von 10 bis 10,2 angegeben.

Digitized by Google

Bei der 8stündigen Fahrt mit voller Leistung betrug der Luftüberdruck in den Heizräumen etwa 30 mm Wassersäule.

Die Kondensatoranlage besteht aus zwei Hauptkondensatoren von zusammen 2415 qm Kühlfläche und zwei Hilfskondensatoren von zusammen 557 qm.

Das Vakuum wird durch Weirsche Trockenluftpumpen erzeugt; es betrug im Höchstfalle 710 mm, also etwa 93 Prozent.

Über den Gewichts- und Raumbedarf sind leider keine genauen Angaben gemacht. Es wird nur gesagt, daß der Bedarf annähernd der gleiche sei wie bei Kolbenmaschinen. Lediglich bei der Kesselanlage seien 15 Prozent erspart.

Nach den Erfahrungen mit „Lübeck“ mußte bei einer so großen Anlage eigentlich eine Gewichtsersparnis durch die Turbinen erwartet werden, namentlich gegenüber den ziemlich schwer gebauten englischen Kriegschiffsmaschinen. Sollte diese tatsächlich nicht erreicht sein, so wäre es vielleicht dadurch zu erklären, daß man die Stufenzahl der Turbinen zur Erzielung des von ihnen erreichten wirtschaftlichen Dampfverbrauchs im Vergleich zu früheren Ausführungen sehr vermehrt und auch die Abmessungen der Rückwärtsturbinen im Interesse ihrer Leistung und ihres Dampfverbrauchs erheblich gesteigert hat. Auch der Umstand, daß man es mit Rücksicht auf die völlige Trennung der beiden Maschinensätze vermieden hat, die beiden Marschturbinen hintereinander zu schalten, und jedem Maschinensatz seine eigene Marschturbine gegeben hat, dürfte zu einer reichlicheren Bemessung dieser Turbinen und damit zu einer Steigerung des Maschinengewichts geführt haben.

Die Ersparnis von 15 Prozent an der Kesselanlage wird anscheinend dadurch begründet, daß die Turbinen bei voller Leistung ökonomischer arbeiten als Kolbenmaschinen. Wie wir weiter unten sehen werden, betrug der Kohlenverbrauch bei der Volldampffahrt mit 25 000 effektiven Pferdestärken nur 0,71 kg pro effektive Pferdestärke. Bei dieser Leistung von 172 effektiven Pferdestärken pro Quadratmeter Rostfläche würden also nur 122 kg Kohle pro Quadratmeter Rostfläche zu verbrennen sein. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß der Kohlenverbrauch der Turbinen annähernd konstant bleibt, während er bei Kolbenmaschinen infolge Undichtwerden der Schieber, Kolben, Stopfbuchsen usw. allmählich — und bisweilen recht beträchtlich — steigt.

Es wäre von großer Bedeutung für die Bewertung der Turbinen, wenn die weiteren praktischen Erfahrungen diesen Erwägungen Recht gäben. Zur Zeit werden in den maritimen Kreisen Englands noch zweifelnde Stimmen laut, die die Bemessung der Kesselanlage für zu knapp halten.

Die Probefahrten*) bestanden aus einer 30stündigen Fahrt mit 20 Prozent der vollen Leistung, einer 30stündigen Fahrt mit 75 Prozent der vollen Leistung und einer 8stündigen Fahrt mit voller Leistung. Hierzu kamen noch die Meilenfahrten mit 75 Prozent der Leistung und voller Leistung und vier Progressivfahrten von je 3stündiger Dauer, um die Wirtschaftlichkeit der Turbinen bei verschiedenen Leistungen und Schaltungen festzustellen.

Die Mittelwerte der Dauerfahrten sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

*) Nach „Western Daily Mercury“ haben die Probefahrten mit nicht voller Belastung stattgefunden.

Digitized by Google

	30stündige Fahrt mit 20 % Leistung:	30stündige Fahrt mit 75 % Leistung:	8stündige Fahrt mit voller Leistung:
Effektive Pferdestärken	5000	17 000	25 000
Umdrehungen pro Minute	194	291	328
Geschwindigkeit in Knoten	13,0	19,3	21,25
Kohlenverbrauch $\frac{\text{kg}}{\text{Effektive Pferdestärke}}$	1,18	0,77	0,71

Die aus Kohlen- und Wassermessungen festgestellten Kohlenverbräuche sind auf effektive Pferdestärken bezogen und schließen den Verbrauch für die zum Maschinenbetrieb gehörigen Hilfsmaschinen ein. Die Verbräuche für die höheren Leistungen müssen als außerordentlich günstig bezeichnet werden. Bei der Höchstleistung von 28 000 effektiven Pferdestärken soll sogar ein Kohlenverbrauch von nur 0,636 kg pro effektive Pferdestärke erreicht worden sein. In diesen Wert ist aber anscheinend der Verbrauch für die zum Maschinenbetrieb gehörigen Hilfsmaschinen nicht eingeschlossen.

Einen ungefähren vergleichenden Maßstab gibt die folgende Tabelle, in der die auf indizierte Pferdestärken umgerechneten Werte von „Dreadnought" aus obiger Tabelle denen der „King Edward"-Klasse (nach Angaben des oben erwähnten „Engineering"-Artikels) und den Werten von zwei deutschen Linienschiffen gegenübergestellt sind:

	Marschfahrt:	Beschleunigte Dauerfahrt:	Fahrt mit voller Leistung:
„Dreadnought"	1,062	0,693	0,639
„King Edward"	—	0,79	0,824
„Wettin"	0,798	0,782	0,803
„Zähringen"	0,792	0,805	0,798

Bei der Umrechnung der Werte von „Dreadnought" ist ein Wirkungsgrad der Kolbenmaschinen von nur 0,9 angenommen worden.

Die Zusammenstellung zeigt die Wirtschaftlichkeit der Turbinen bei hohen Leistungen. Bei der Marschleistung dagegen ist der Kohlenverbrauch von „Dreadnought" noch genau so hoch wie bei „Lübeck". Leider ist der Kohlenverbrauch bei Marschfahrt für die „King Edward"-Klasse im „Engineering" nicht angegeben; es wird nur im allgemeinen gesagt, daß er dort oft noch größer gewesen sei. Dies mag im Dauerbetriebe für unsere Schiffe wohl auch zutreffen; die entsprechenden Werte von „Wettin" und „Zähringen" sind besonders günstig.

Ebenso befriedigend wie die Kohlenmeßfahrten waren die Ergebnisse der Meilenfahrten. Bei sechsmaligem Durchlaufen der Meile wurde im Mittel mit 17 900 effektiven Pferdestärken bei 298 Umdrehungen eine Geschwindigkeit von 19,4 Knoten erzielt. Diese Werte entsprechen denen der „King Edward"-Klasse, sind jedoch insofern günstiger, als sie mit einem größeren Deplacement — 18 187 gegen 16 612 Tonnen — erreicht wurden.

Als Höchstgeschwindigkeit wurden im Mittel aus vier Läufen bei 28 000 effektiven Pferdestärken und 337 Umdrehungen 21,6 Knoten erreicht.

Die veranschlagte Geschwindigkeit von 21 Knoten wurde also um 0,6 Knoten überschritten, allerdings mit einem Mehraufwand von 5000 effektiven Pferdestärken gegenüber der Konstruktionsleistung. Mit letzterer dürfte das Schiff wohl genau 21 Knoten laufen.

Digitized by Google

Bei den oben erwähnten vier Progressivfahrten wurde die Leistung stufenweise von 1320 bis auf 16 000 effektive Pferdestärken gesteigert. Jeder Versuch dauerte 3 Stunden; während der ersten 1 bis 2 Stunden wurde der Abdampf der Hilfsmaschinen in den Hilfskondensator, während der übrigen Zeit in die Turbinen geleitet. Der Einfluß dieser Maßnahme auf die Wirtschaftlichkeit ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich, welche den Dampfverbrauch bei den einzelnen Leistungen, gemessen am Kondensat der Haupt- und Hilfsmaschinen, angibt:

Dauer des Versuchs in Stunden	2	1	2	1	1	2	1	2
Gesamte effektive Pferdestärken .	1320	1770	2800	3470	11 420	13 280	13 920	16 080
Kondensierter Dampf . . . . (kg p. Stunde und effektive Pferdestärke)	26,6	18,9	22,6	14,7	9,0	8,2	8,6	7,5

Bei diesen sämtlichen Fahrten waren die Marschturbinen vorgeschaltet; bei den höheren Leistungen wurde jedoch den Hochdruckturbinen auch direkter Dampf durch ein Nebenventil (by-pass valve) zugeführt. Bei 17 000 effektiven Pferdestärken sind — wie aus den Probefahrtstabellen hervorgeht — die Marschturbinen bereits abgeschaltet.

Als interessant sei eine Mitteilung des „Western Daily Mercury" erwähnt, nach der Vibrationen auf der „Dreadnought" nur bei den höchsten Maschinenleistungen vorgekommen sind, und zwar nur am Heck und in nicht stärkerem Grade, als sie auf anderen Schiffen in allen Teilen festgestellt worden sind. Als absolut vibrationslos bei hoher Fahrt kann danach die „Dreadnought" nicht bezeichnet werden.

Über die Fahrtmomente ist leider in dem Bericht nichts Bestimmtes gesagt. Es wird nur bemerkt, daß das Schiff leicht anfährt und stoppt und gut manövriert. Seine gute Drehfähigkeit wird durch eine Steuereinrichtung erzielt, die bekanntlich aus zwei hinter den inneren Schrauben liegenden Rudern besteht. Jedes Ruder erhält seinen Antrieb durch zwei Dampfmaschinen, von denen eine als Reserve dient.

Grt.

Digitized by Google

Meinungsaustausch.

I.

Einige Bemerkungen zu den Beiträgen zur Schulschiffsfrage im Juni- und Juliheft.*)

Dem Verfasser des Aufsatzes über die Schulschiffsfrage im Juniheft treten wir in der Ansicht gern bei, daß ein nur für den Zweck der Ausbildung von Seekadetten eingerichtetes Schiff nicht das ist, was wir für unsere Marine gebrauchen. Mit beiden Füßen hinein in die Praxis! Dieser Losung folgen auch wir für unsere Seekadetten und Schiffsjungen.

Wir halten es auch für keinen besonderen Nachteil, daß die Seekadetten- und Schiffsjungenausbildung auf einem Schiff vereinigt wird. Natürlich stoßen in der Praxis die verschiedenen Anforderungen der beiden Ausbildungszweige häufig aufeinander, und es bedarf der größten Fürsorge der leitenden Offiziere durch genau vorausschauende Diensteinteilungen, die den jeweiligen Bedürfnissen und sonstigen Verhältnissen angepaßt werden, allen Erfordernissen gerecht zu werden. Den Luxus besonderer Seekadetten- und besonderer Schiffsjungenschulschiffe können wir uns aber in unserer Marine nicht gestatten. Die Folge wäre nur, daß sie zum Schaden der Erziehung noch zu anderen Zwecken herangezogen würden.

Durch den begonnenen Umbau S. M. S. „Freya" ist an und für sich, soweit uns bekannt, die grundsätzliche Frage, welche neuen Schulschiffe eingestellt werden sollen, erledigt.

Es ist notwendig, daß wir zu einem modernen Schiffstyp unter Wegfall der Takelage übergehen, so sehr wir persönlich auch das Ausscheiden der alten Schulschiffe bedauern. Wir haben uns gefreut, daß der Verfasser des Beitrags im Juliheft noch eine Lanze für sie gebrochen hat. Wir sind uns des Umstandes vollkommen bewußt, daß mit der Takelage ein nicht hoch genug zu veranschlagendes Mittel verloren geht, durch welches der Mut, der Charakter und der seemännische Blick unseres Offizier- und Unteroffizierersatzes geschult und gefördert wird. Aber die Zeiten sind vorbei, wo wir unsere getakelten Schiffe mit Offizieren oder Unteroffizieren bemannen konnten, die ihre Bedienung verstanden. Sie lassen sich auch durch keine künstlichen Mittel wieder herbeirufen.

Schon jetzt ist die Takelage auf den Schulschiffen in der Hauptsache ein Hilfsfaktor, dem bei den vielseitigen anderen Anforderungen nur verhältnismäßig wenig Zeit gewidmet werden kann. Dazu kommt, daß bei der kurzen Ausbildungszeit (von Mitte Mai bis Ende März, kaum $10^1/_2$ Monate) ein volles Verständnis für den Gebrauch der Takelage nicht erlangt werden kann. Hiermit sinkt auch der Wert der Takelage als moralischer und wirklicher Faktor bei der Erziehung der Seekadetten und Schiffsjungen.

*) Diese Arbeit ist vor Veröffentlichung des Artikels im Oktoberheft auf Seite 1124 bis 1128 (Zu den Aufsätzen über Seekadetten- und Schiffsjungenerziehung) geschrieben worden.

Digitized by Google

Die Forderungen einer baldmöglichsten Kriegsfertigkeit zwingen uns aber dazu, unseren Offizier- und Unteroffiziererſatz von vornherein auf modernen Schiffen auszubilden.

Wie die Schiffe der „Freya"-Klaſſe dem neuen Zweck genügen werden, kann natürlich erſt die Praxis ergeben. Das ſchöne Übungsdeck der alten Schulſchiffe wird fehlen, das Heißen der Seitenboote, das Ein- und Ausſetzen der Decksboote wird wohl manche Schwierigkeiten mit ſich bringen, während die Ausbildung an den 8,8 cm-SK. ſich leichter durchführen laſſen wird. Für die 15 cm-SK. wird ein erheblicher Teil der Schiffsjungen noch recht klein ſein.

Zu bedauern iſt es, daß nicht mehr alle Schiffsjungen im Steuern des Schiffes ausgebildet werden können. Das eine Dampfruder genügt nicht dazu, da außerdem noch die Seekadetten an dieſem das Steuern erlernen ſollen.

Die Inſtandhaltung der neuen Schulſchiffe mit ihren Doppelböden und komplizierteren artilleriſtiſchen Einrichtungen wird ſchwieriger werden. Bei dem Voranſchlag zu einem Beſatzungsetat für S. M. S. „Freya" als Schulſchiff im Juniheft ſcheint in dieſer Beziehung mit einer zu geringen Anzahl Matroſen gerechnet worden zu ſein, wenn man bedenkt, wie viel Matroſen allein als Hellegattsleute, Stewards- und Kochsmaate auf einem Schulſchiff für die Schiffsarbeiten verloren gehen.

Alles in allem haben wir den Eindruck, daß ſich die Ausbildung namentlich in See theoretiſcher als bisher geſtalten wird. An genügenden, den Übungen in der Takelage gleichwertigen Hilfsmitteln, um die körperlichen Kräfte der jungen Leute zu ſchulen, fehlt es leider. Und doch muß hierin ſeitens des Kommandos alles aufgeboten werden, um Körper und Geiſt bei der nötigen Spannkraft zu erhalten.

Es iſt die Frage aufgeworfen worden, ob für die Schiffsjungen ein gewiſſer Erſatz für die körperlichen Übungen durch Erlernen des Heizens geſchaffen wird, umſomehr als vielfach die Anſicht verfochten wird, daß hierdurch die Erziehung unſeres ſeemänniſchen Erſatzes den modernen Anforderungen entſprechender geſtaltet wird.

Wir halten die Schiffsjungen in ihrer großen Maſſe, namentlich im erſten Dienſtjahre, noch für zu ſchwach, zu jung und zu unreif für dieſen Ausbildungszweig, deſſen Einordnung in den übrigen Ausbildungsgang viele Nachteile für die Schiffsjungen mit ſich bringen wird, die nicht ausſchließlich auf dem Gebiete der Reinlichkeit und Ordnung liegen. Wir erwähnen nur ihre Unterſtellung unter die Heizraumunteroffiziere, während ſie ſonſt bei jedem Dienſt ihre Diviſionsoffiziere und Korporalſchaftsführer als Lehrmeiſter haben.

Die praktiſche Durchführung des Heizens wird ſich auch nicht ſo einfach ermöglichen laſſen. Nimmt man an, daß jeder Junge mindeſtens 15 mal 2 Stunden heizen muß, um einen Begriff von der Bedienung der Keſſel zu erlangen, ſo ergibt das für 150 Jungen eine Zahl von 4500 Heizſtunden. Da die Seekadetten für ihre obligatoriſchen Heizraumwachen während eines großen Teils der Reiſe meiſt des Nachts die Heizräume beſetzt halten, ſo erſcheint uns zunächſt die praktiſche Ausführung des Planes fraglich. Allein mit dem praktiſchen Erlernen des Heizens iſt die Sache nicht abgetan, man wird den Schiffsjungen auch eine oberflächliche Kenntnis der Maſchine und Keſſel nicht vorenthalten können, wenn ſie wirklichen Nutzen vor dem neuen Ausbildungszweig haben ſollen.

Digitized by Google

Wir nehmen bei der grundsätzlichen Bedeutung dieser Frage an, daß man dahingehende Versuche später auf den modernen Schulschiffen anstellen wird, bevor allgemeine Vorschriften erlassen werden. Wir würden allerdings wünschen, daß sich das erste moderne Schulschiff noch ohne diese Aufgaben entwickeln könnte.

Zu den Vorschlägen im Juniheft über die einzelnen Dienstzweige bemerken wir folgendes:

a) Dienstkenntnis. Schon jetzt sind die Seekadetten in den letzten Jahren auf den Schulschiffen in einen Zweig des Verwaltungsdienstes, den Dienst der einzelnen Details, durch praktischen Anschauungsunterricht in den Hellegatts eingeführt worden. Sie sind aber im ganzen in allen Dienstverhältnissen noch zu unerfahren, um den Verwaltungsdienst so zu verstehen, daß sie hiervon später als Offiziere den richtigen Nutzen haben könnten. Unseres Erachtens wäre es das Richtigste, wenn die Fähnriche, bevor sie Offiziere werden, durch erfahrene Zahlmeister noch einmal im Verwaltungsdienst unterrichtet würden oder als junge Offiziere darüber Vorträge erhielten.

Die Marine ist in ihrem Organismus, sei es in Kommando- oder in Verwaltungssachen, so kompliziert geworden, daß unmöglich Seekadetten im ersten Jahre und kaum Fähnriche im dritten Jahre ihrer Dienstzeit eine richtige Übersicht über die einschlägigen Verhältnisse gewinnen können, denn mit der Behandlung eines Verlustprotokolls oder der Kenntnis eines Handetats und des Begriffs von Inventar und Material ist dieser Zweig nicht abgeschlossen. Häufig treten an den jungen Offizier schon kurze Zeit nach seiner Beförderung in der Praxis des täglichen Dienstes — sei es als Detailoffizier, sei es als erster Offizier oder dessen Stellvertreter auf kleinen Schiffen oder Torpedobooten — Anforderungen heran in der Verwaltung der Waffen, von Inventar und Material, in den Kassen- und Verpflegungskommissionen, deren Wichtigkeit und Bedeutung er nicht übersieht oder bei denen er sich nicht über seine Verantwortlichkeit klar ist. Sie hierin eingehender als bisher zu belehren, erscheint uns eine wichtige Forderung, welche auch auf dem Gebiet des Gerichtswesens erhoben wird.

Auf einen anderen Zweig der Dienstkenntnis möchten wir hier noch hinweisen, dem nicht allein wegen der neuen Militärpensionsgesetze, sondern auch aus allgemeinen sozialen Gründen erhöhte Beachtung geschenkt werden muß. Es sind die Versorgungsverhältnisse unserer ausscheidenden Unteroffiziere und Mannschaften, die Anspruch auf den Zivilversorgungsschein, Renten oder andere Invalidenwohltaten erworben haben. Auch hierüber müßten die Fähnriche des letzten Jahrganges oder die jungen Offiziere gründlicher als bisher unterrichtet werden. Die Seekadetten sind noch zu unerfahren, um diese Verhältnisse zu übersehen.

b) Steuermannskunde und Seemannschaft. Dem Signaldienst sowie der Bedienung der Dampfbeiboote wird voraussichtlich nach dem Wegfall der Takelage mehr Zeit gewidmet werden können. Naturgemäß vergessen die Seekadetten aber einen Teil ihrer Signalkenntnisse auf der Marineschule, auch kann ihre Praxis in dem Manövrieren mit den Dampfbeibooten nach dem ersten Dienstjahre nicht so gefestigt sein, daß sie später nach mehr als einjähriger Unterbrechung gleich als vollendete Bootsfähnriche auf den Schiffen fungieren könnten.

Digitized by Google

Vielleicht wird es angängig sein, nach Verlegung der Marineschule nach Mürwik neben dem Bootssegeln schulmäßiges Manövrieren mit den Dampfbeibooten zu betreiben, womit sich später das Erlernen der Lineartaktik praktisch verbinden läßt.

Ob sich während der Spezialkurse einige Stunden für eine kurze Wiederholung des Signalunterrichts gewinnen ließen, entzieht sich unserer Kenntnis.

Wenn im Juniheft angeregt wird, daß die Seekadetten mit dem Schulschiff Dampffahrkunde betreiben sollen, so geht dieser Vorschlag weit über den Rahmen des Zulässigen hinaus. Für diese Übungen sind sie auch am Schluß des ersten Dienstjahres noch nicht reif genug. Eine derartige Ausbildung würde unseres Erachtens in Spielerei ausarten und dazu ist dieser Ausbildungszweig zu ernst.

c) Artillerie. Auch wir sind kein Freund von der Instruktion über das Material. Aber eine gewisse positive Kenntnis darf den Seekadetten hierin nicht abgehen. Sie sollen bei dieser Instruktion selbst das Vorinstruieren in gleicher Weise wie in Dienstkenntnis und Seemannschaft erlernen. Werden sie mit diesem Zweig der praktischen Ausbildung nicht auf den Schulschiffen vertraut gemacht, so ist später wenig Gelegenheit mehr vorhanden, das Vorinstruieren zu lernen. Wir halten die Vorinstruktion, sei es in Artillerie, Dienstkenntnis, Seemannschaft oder anderen Fächern, außerdem für eine wertvolle Ergänzung des theoretischen Unterrichts. Was in letzterem dem Seekadetten nicht klar geworden ist, erkennt er häufig bei der Instruktion.

Aus ähnlichen Gründen ist es auch notwendig, daß an die Schiffsjungen wie bisher bestimmte Anforderungen in der Instruktion gestellt werden und man sich nicht damit begnügt, sie ihren Dienst nur praktisch kennen lernen zu lassen.

Mit Freuden ist es zu begrüßen, daß die Schießübungen und die Vorbereitungen hierzu auf dem modernen Schulschiff auch kriegsmäßiger gestaltet werden können. Aber hier muß der Grundsatz herrschen: Nicht zuviel im ersten Jahre; aber das, was betrieben wird, gründlich und eingehend. Mit Nachtschießübungen sollte man die Schulschiffe möglichst verschonen. Der ganze Apparat mit den unerfahrenen Jungen und Seekadetten ist diesen Anforderungen noch nicht gewachsen.

d) Torpedowesen. Mit der Einführung des Torpedowesens in den Ausbildungsplan der neuen Schulschiffe wäre unseres Erachtens zu warten, bis die neue Schiffsklasse sich eingebürgert hat.

e) Maschinenkunde. Die alten Schulschiffsmaschinen mit ihren einfachen Einrichtungen waren sehr geeignet, die Seekadetten in dieses Fach einzuführen. Bei den komplizierteren Anlagen auf der „Freya"-Klasse wird auch der schon vorhin erwähnte Grundsatz befolgt werden müssen: Nicht zu viel, namentlich im Anfang, aber was erlernt wird, soll gründlich erlernt werden. —

Zu den im Juniheft erörterten Vorschlägen über die Schiffsjungenausbildung möchten wir noch bemerken, daß eine Erhöhung des Lebensalters des eintretenden Jungen unter allen Umständen vermieden werden muß. Wir halten es für einen bedeutenden Fortschritt, wenn die Jungen ein halbes Jahr früher als bisher eintreten können und die Ausbildungszeit auf zwei Jahre verlängert wird.

Zur Zeit treten die Schiffsjungen mit $15^1/_2$ bis $16^1/_2$ Jahren ein. Meist liegt

Digitized by Google

also zwischen der vollendeten Schulzeit und dem Eintritt in die Marine ein Zeitraum von einem Jahre oder mehr. Was sollen die Jungen in dieser Zeit anfangen? Entweder werden sie ihren Eltern unbequem oder sie sehen sich vorübergehend nach einer Stellung als Laufbursche oder Lehrling u. dgl. um. Während dieser Zeit sind sie aber gerade den meisten Versuchungen ausgesetzt. Könnten sie unmittelbar oder kurze Zeit nach der Schule in die Marine eintreten, so wäre viel für uns gewonnen, und dieser Umstand würde zweifellos auch den Zuzug zur Marine verstärken.

Auf eine andere Frage, die im Juniheft berührt worden ist, möchten wir noch mit einigen Worten eingehen. Sollen später die Schulschiffe wieder an den Herbstmanövern teilnehmen? Darauf antworten wir: Nein, unter keinen Umständen! Ein Schulschiff muß als Schulschiff behandelt werden. Wenn die neuen Seekadetten und Schiffsjungen kaum $3^1/_2$ Monate, von Mitte Mai an gerechnet, an Bord eingeschifft gewesen sind, so ist das Schiff noch nicht reif, um im September den gegen früher bedeutend gesteigerten Anforderungen eines Herbstmanövers zu genügen. Das wäre sowohl vom seemännischen wie vom militärischen Standpunkt aus ein gewagtes Unternehmen und vom erzieherischen Standpunkt aus falsch, da die vielen neuen Eindrücke nur verwirrend, aber nicht unterrichtend wirken können. Jungen von kaum 16 Jahren können nach der kurzen Dienstzeit noch keine Kriegswachen gehen und keine Torpedobootsangriffe — häufig unter erschwerenden Umständen — abwehren.

Wohl aber würden wir es für angängig halten, wenn die Schulschiffe etwa im Dezember auf 3 Wochen sich zur Division, oder wenn dies wegen der verschiedenen Reisepläne (Mittelmeer und Westindien) nicht möglich ist, sich zum Treffen vereinigten, nachdem die Hauptschießübungen abgehalten sind. Die Schiffe könnten dann zusammen evolutionieren, gemeinsam Anker- und Bootsmanöver sowie Signalübungen abhalten. Dies wäre eine gute Schulung der Offiziere und ein ausgezeichneter Anschauungsunterricht für die Seekadetten und Schiffsjungen. Gegenseitige Erfahrungen werden hierbei ausgetauscht, Anregungen von einem Schiff auf das andere übernommen. Der Ehrgeiz wird dadurch gefördert.

Zum Schluß weisen wir noch darauf hin, daß wir es nicht gut heißen könnten, wenn aus Anlaß der Einstellung der „Freya"-Klasse die Auslandsreise der Schiffe verkürzt würde, es sei denn, daß man vor Antritt der Reise noch eine deutsche Bucht zur besseren Durchführung von Schießübungen anläuft. Schon jetzt ist diese kurze Reise häufig die einzige, welche unser Offizier- und Unteroffiziersatz in einer langen Reihe von Jahren in das Ausland unternehmen kann. Werden die Seekadetten oder Schiffsjungen in ihrer weiteren Dienstzeit als Leutnants bzw. Matrosen auf die aktive Schlachtflotte kommandiert, so können sie Kapitänleutnants bzw. Obermaate werden, ehe sie wieder Gelegenheit haben, ein auswärtiges Kommando zu erhalten.

Mr.

II.

In dem im Juniheft erschienenen Aufsatz „Ein Beitrag zur Schulschiffsfrage" wirft der Verfasser die Frage auf, ob es richtig sein würde, auch fernerhin unsern Ersatz an Seekadetten und Schiffsjungen auf Schulschiffen ähnlich den jetzigen aus-

Digitized by Google

zubilden, ob der Erfolg die aufgewendeten Mittel lohnt oder die bisherige Ausbildung eine Rückständigkeit bedeutet. Im Verlaufe seiner Untersuchungen kommt er zu einer Verneinung der beiden ersten und einer Bejahung der letzten Frage, im ganzen also zu einer Verwerfung der jetzigen Ausbildung.

Am meisten nimmt er daran Anstoß, daß noch immer die Bedienung der Takelage gefordert wird. Es schwebt ihm hier wohl noch das Bild des alten Schulschiffes, wie er es vielleicht auch noch als Offizier kennen lernte, vor. Damals stand das Segelexerzitium im Vordergrunde; aber die damaligen Verhältnisse haben sich doch ganz wesentlich geändert mit Fortfall der großen Marssegel, mit Aufgabe des Stengen- und Raaenexerzierens, welches die Handelsschifftakelage nicht mehr zuläßt. Die Takelage ist heute nicht mehr Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck.

Was an die Stelle der Takelage treten soll, wird vom Verfasser nur allgemein angedeutet, die praktische Durchführbarkeit und Zweckmäßigkeit seiner Vorschläge nicht eingehend geprüft.

Das neueste Heft der „Marine-Rundschau" bringt nun einen ganz neuen Gedanken in die Diskussion. Der Verfasser ist von der vorzüglichen Wirkung der Ausbildung in der Takelage überzeugt, er will aber die Schulschiffe trotzdem nicht durch ähnliche ersetzen, wie es in der Entgegnung auf den Juniaufsatz angeregt wurde, sondern er glaubt, daß es einen vollwertigen Ersatz für die Takelage gibt. Er will die Schiffsjungen vor den Feuern und an den Hilfsmaschinen ausbilden, sie den Dienst des Maschinistenanwärters tun lassen.

Ich kann ihm auf diesem Wege nicht folgen. Sowohl diese letzte Abhandlung wie die des Juniheftes verkennen meines Erachtens viel zu sehr die Aufgaben der Schiffsjungenerziehung im ersten Jahre. Ich weiß nicht, ob die Verfasser einmal selbst Schiffsjungen ausgebildet haben. Beiden schweben jedenfalls zu ideale Leistungen vor, die der Schiffsjunge bei seiner Beförderung zum Matrosen aufweisen soll, und wie sie bisher noch nicht erreicht werden konnten.

Was ist denn das Ziel des ersten Ausbildungsjahres? Ist es überhaupt möglich, den Schiffsjungen in einem Jahre zu einem vollwertigen Kriegsschiffmatrosen zu erziehen? Ich verneine diese Frage unbedingt. Der Junge ist bei seinem Eintritt 15 Jahre alt, körperlich unentwickelt. Er hat in weitaus den meisten Fällen das Meer noch gar nicht gesehen, bringt also für seinen Beruf nichts mit als Lust und Liebe. Er ist in die Bordverhältnisse vollkommen neu einzuführen. Jeder, der Schiffsjungen ausgebildet hat, wird mir darin beistimmen, daß annähernd ein halbes Jahr vergeht, ehe der Junge sich einigermaßen einlebt, ehe ihm von früher anhaftende Untugenden abgewöhnt, ihm Gehorsam und Pflichtgefühl anerzogen sind. Erst im zweiten Halbjahr kommt ihm das Verständnis für die vielen neuen Eindrücke, die seit seinem Eintritt auf ihn eingestürmt sind.

Deshalb fort mit allem, was überflüssig in der Ausbildung ist. Diese ersten Monate sind die Zeit, wo die persönliche Erziehung des einzelnen im Vordergrunde stehen muß, nicht aber die Erlernung der komplizierten Einrichtungen eines modernen Schiffes oder Bedienung von Kesseln und Maschinen. Daneben ist der Junge Schritt für Schritt mit dem Bordleben vertraut zu machen und in seinen künftigen Beruf einzuführen.

Digitized by Google

Hier muß naturgemäß die Seemannschaft an der Spitze stehen, und am günstigsten wäre es, wenn nur Seemannschaft getrieben würde.

Sehen wir uns doch einmal unsere Obermatrosen und jungen Unteroffiziere an. Was fehlt ihnen auf den Linienschiffen? Doch nicht die Kenntnis der Waffen, was ja bei der Unsumme von Zeit, die auf die artilleristische Ausbildung jahraus, jahrein verwandt wird, unmöglich ist.

Daß ihnen technische Fähigkeiten und Geschick im Arbeiten mit „allem, was Metall heißt", abgehen, ist ohne weiteres zuzugeben. Aber der Verfasser des letzten Aufsatzes schätzt diesen Mangel zu hoch ein. Vor allem aber ist keine Seemannschaft, kein seemännischer Blick vorhanden.

Jedes Bootsmanöver, jedes Heißen und Fieren eines Bootes zeigt es aufs deutlichste. Auf Befragen, wie solche Manöver ausgeführt werden sollen, und worauf zu achten ist, wird man meist richtige Antworten erhalten. Die Grundlagen sind aber nicht fest genug gelegt, und es fehlt die Praxis; denn die Seemannschaft tritt neben der Gefechtsausbildung auf modernen Schiffen in den Hintergrund.

Ich halte diese Erscheinung für außerordentlich bedenklich, denn wir können auch in heutiger Zeit nicht ohne seemännische Kenntnis auskommen. Wir sind gezwungen, im Hafen und in See mit Booten zu arbeiten, wir müssen imstande sein, die Schiffe nötigenfalls mit Schiffsbooten zu bekohlen, abgesehen von Scheiben-, Anker-, Schlepp- und sonstigen Manövern.

Alle diese Manöver verlangen aber seemännisches Arbeiten, seemännischen Blick. Die Anforderungen, welche Havarien in der Schlacht gerade an die seemännische Tüchtigkeit stellen werden, sind nicht hoch genug zu veranschlagen.

Daß das Bedürfnis nach Seeleuten auch an Bord vorhanden ist, zeigt die Nachfrage nach solchen bei jeder Rekruteneinstellung. Man darf unter Seemannschaft natürlich nicht das „Arbeiten mit Tau- und Holzwerk" verstehen, wie zwei Stellen des Oktoberaufsatzes dem Verfasser leicht ausgelegt werden könnten. Daß nicht diese Handfertigkeiten, auch nicht Seefahren allein den Seemann schaffen, beweist der Umstand, daß man Dampfermatrosen im allgemeinen nicht als Seeleute in dem alten idealen Sinne ansieht.

Brauchen wir also auf unseren Schiffen wirkliche Seeleute, so ist doch nichts natürlicher als die Forderung, daß in erster Linie die Berufssoldaten, Offiziere und Unteroffiziere Seeleute sind.

Das Fundament für die seemännische Tüchtigkeit kann nur im ersten Ausbildungsjahre gelegt werden, da, wie schon angeführt, das Streben nach steter Gefechtsbereitschaft auf einem Linienschiff die seemännische Fortbildung in den Hintergrund drängt.

Soll diese Grundlage wirklich dauernden Bestand haben, darf das Pensum des ersten Jahres nicht vergrößert, sondern es muß verkleinert werden. Es bleibt dann nicht viel Zeit für andere Dinge, obgleich „die vielgepriesenen Eigenschaften des Seemannes: Mut, Entschlossenheit, Kaltblütigkeit, schneller Blick und Zufassen" nirgends so bequem anerzogen werden können, als auf einem Segelschiff. Diese Eigenschaften den jungen Leuten einzupflanzen, ist heute der Zweck der Takelage.

Daß mit einer Ausbildung der Jungen vor den Feuern dieselben Resultate zu erzielen sind, ist m. E. ganz ausgeschlossen. Ganz abgesehen von der körperlichen Entwicklung

Digitized by Google

in diesen jungen Jahren, welche den Maschinendienst allein schon verbietet, wie soll man 200 Jungen in diesem Dienstzweige neben den anderen ausbilden? Und glaubt Verfasser wirklich, daß daraus ein Vorteil für den modernen Kriegschiffdienst erwachsen kann? Die Ausbildung kann nur oberflächlich sein und kann nur den einen Erfolg haben, daß der Obermatrose später nicht auf den Heizer herabsieht. Die vorhandene technische Lücke kann nur durch Beschäftigung in der Werkstatt während des Aufenthaltes in der Schiffsjungendivision verkleinert werden, aber Erziehung als Heizer kann nur schädigend wirken; sie nimmt wichtigeren Dienstzweigen die Zeit fort und macht die Jungen wegen der körperlichen Anstrengung, man kann ruhig Überanstrengung sagen, in schlechter Luft unfähig, den anderen Dienstzweigen gerecht zu werden.

Aber noch in einer anderen Hinsicht halte ich das Segelexerzitium für unersetzlich.

Der Verfasser des Juniaufsatzes gibt zu, daß die körperliche Kraft der Seekadetten nach Auslösung verlangt, und er will dies durch vermehrtes Turnen, Fechten und Schwimmen neben dem Bootsdienst erreichen.

Sehen wir von letzterem zunächst ab und prüfen, ob Turnen und Fechten für die körperliche Ausbildung genügen. Für die Schiffsjungen fällt letzteres noch fort, so daß also nur Turnen übrig bleibt. Auf Schwimmen näher einzugehen ist überflüssig, da in den meisten der durch Schulschiffe besuchten Häfen nicht gebadet werden kann.

Schon mäßige Schiffsbewegungen machen in See ein sachgemäßes Turnen — und nur solches hat doch Wert — illusorisch, abgesehen davon, daß doch immer nur einige wenige gleichzeitig turnen können, während die übrigen inzwischen zusehen. Und dann jeden Tag dasselbe ohne Abwechslung! Deshalb kann Turnen allein nie die „große, unbeschriebene Fläche" ausfüllen, welche mit dem Fortfall der Takelage entstehen muß. Wie reißen zwei Stunden Segelexerzieren gerade bei schlechtem Wetter, wo die schlechte Luft in den unteren Schiffsräumen auf jedes Gemüt drückt und der Seekrankheit Vorschub leistet, den ganzen Menschen zusammen, im Vergleiche zu zwei Stunden Turnen! Wie kann jeder, nicht immer nur einer, sich dabei betätigen und wie ist dabei der tüchtige, forsche Junge von minderwertigen zu unterscheiden.

Mehr als jetzt schon auf den alten Schulschiffen, wird auch auf modernen nicht geturnt werden, da das Turnen sich in der Hauptsache auf die Hafentage beschränken muß. Also allein im Interesse der körperlichen Ausbildung dieser jungen 15jährigen Menschen, die mit ein Haupterfordernis ist, wäre der Fortfall der Takelage im höchsten Maße zu bedauern und durch nichts zu ersetzen, vor allem nicht durch den für so junge Menschen ungesunden Aufenthalt in den Heizräumen.

Und nicht bedeutet das Segelexerzieren eine Zeitvergeudung, sondern eine Zeitersparnis; denn es schafft in der denkbar kürzesten Zeit für die ganze Besatzung die unbedingt nötige körperliche Bewegung.

Wir wollen unsere Jungen zu Männern erziehen, die ihre körperlichen Kräfte gebrauchen und mit Verstand gebrauchen können.

Daß die Takelage jedem vor Augen führt, wie seine körperliche Kraft und persönliche Tüchtigkeit zur sicheren Handhabung des Schiffes gebraucht werden, ist ein nicht zu unterschätzender, erzieherischer Gesichtspunkt. Im Heizraum wird der Junge nie mehr wie Handlanger, oft aber unnützer Ballast sein.

Die Armierung der Schulschiffe ist ein weiterer Grund, der gegen ihre Bei-

Digitized by Google

behaltung herangezogen wird. Wohl wäre es besser, wenn die Ausbildung in der Artillerie an modernen Geschützen erfolgen könnte, aber dieser eine Grund kann mich nicht überzeugen, daß unsere Ausbildung rückständig ist. Es genügt m. E., wenn der Junge den Verschluß bedienen und vorsichtig behandeln lernt, alles andere lernt er noch früh genug in überreichem Maße. Und welchen Nutzen würde es bringen, wenn der Schiffsjunge, vollgepfropft mit Kenntnissen, wohl gar Torpedokenntnissen, in die Front tritt, aber seine Körperkräfte nicht entwickelt hat und in schwierigen seemännischen Lagen nicht zu brauchen ist? In diesem Falle hat er noch nicht einmal Materialwert.

Die Batterie des jetzigen Schulschiffes hat aber gegenüber den einzeln aufgestellten Geschützen der „Hertha"-Klasse einen großen Vorteil. Sie ist ein vorzügliches Mittel zur Förderung des exakten Exerzierens und der Disziplin, da der Divisionsoffizier seine ganze Division unter seinem Kommando und immer unter Augen hat. Ich bezweifle überhaupt, daß die Schiffsjungen an den hohen Laffetten der „Hertha" exerzieren können. Will man aber ein übriges tun, so gebe man S. M. S. „Charlotte" statt der 4 15 cm in den Schwalbennestern und den anderen Schulschiffen statt der alten Buggeschütze moderne 10,5 cm S. K.

Weiter wird mangelhafte Ausrüstung mit Booten und Hilfsmaschinen gegen die Schulschiffe ins Feld geführt. Ich will hier S. M. S. „Charlotte" als Beispiel anführen. Es befinden sich an Bord: 2 Dampfpinassen, 2 Ruderbarkassen, 6 Kutter, 2 Jollen, 1 Gig, 1 Dingy. Es ist dies eine ideale Bootsausrüstung. Es können dabei 2 Divisionen Schiffsjungen Bootsdienst machen, während gleichzeitig die Seekadetten Dampffahrkunde treiben. Auf der „Hertha" ist eine gleiche Bootsausrüstung wahrscheinlich nicht unterzubringen.

Warum soll ferner auf dem Schulschiff eingehender Signaldienst getrieben werden? Jetzt können am Schluß des Jahres die Mehrzahl der Jungen Winksprüche machen und ablesen. Da aber nur Signalgäste und Torpedomatrosen diese Wissenschaft später brauchen, ist sie für die übrigen unnützer Geistesballast.

Noch mehr neigt sich die Wagschale zugunsten der alten Schulschiffe, wenn man die Platzfrage mit in die Erörterung zieht. Wird auf der „Hertha" noch Seekadettenmesse, Waschraum und Pantry eingebaut, so bleibt bei dem hohen Etat an Maschinenpersonal sehr wenig Platz für die Schiffsjungen.

Wie soll man bei schlechtem Wetter auf diesen Schiffen mit 3 Divisionen Schiffsjungen unter Deck Dienst machen, wo ein ganzes Deck durch das Maschinenpersonal und Seekadettenräumlichkeiten beansprucht wird? Selbst das Zeugflicken ist erschwert durch die verzettelte Aufstellung der Kleiderspinde. Mag dies noch so pedantisch klingen, behält man im Auge, daß hier Zöglinge in jugendlichem Alter zu Ordnungsliebe und Reinlichkeit erzogen werden sollen, so ist die Möglichkeit, die ganze Division mit ihren Kleiderkisten zusammen unter Aufsicht zu nehmen, nicht zu unterschätzen.

Die Verfasser des Juni- und Oktoberaufsatzes zeigen uns einen schönen Traum. Sie zeigen uns, was ein Schiffsjunge alles nach einem Jahre erlernt haben sollte. Da die Schiffsjungen aber nicht als gereifte und entwickelte Menschen eintreten, da sie keine Seeleute von Beruf sind, wird dieser Traum sich nicht in die Wirklichkeit übertragen lassen. Beide berücksichtigen nicht, daß der Schiffsjunge nicht nur Berufs-

Digitized by Google

wissenschaften lernen soll, sondern menschlich erzogen werden muß. Und beide schätzen die Zeit, welche diese rein erzieherische Tätigkeit erfordert, viel zu gering ein. Die Verwirklichung ihrer Vorschläge würde unter den heutigen Verhältnissen durch das Übermaß des Verlangten Oberflächlichkeit erzeugen. Die Klagen über den Unteroffizierersatz würden nicht verstummen, sondern sich mehren. Die Ursachen dieser berechtigten Klagen sind aber nicht auf die Schiffsjungenausbildung zurückzuführen, sondern auf Vernachlässigung der Erziehung während der Matrosen- und vor allem Obermatrosenzeit.

Daß eine Verlängerung der Schiffsjungenausbildung um mindestens ein Jahr nötig wäre, steht außer Frage. Daß die Einrichtung von Hulks mit Tendern etwas sehr Verführerisches hat, gebe ich zu. Soll aber in der Erziehung ein fester Grund gelegt werden, so darf im ersten Jahre der Schiffsjungenausbildung das Segelschiff nicht fehlen, sei es nun, daß die Hulk solche zur Verfügung hat, sei es, daß die Ausbildung wie bisher auf seegehenden Schiffen stattfindet. Die Auslandsfahrzeit darf jedenfalls nicht gestrichen werden, denn der Drang in die Ferne ist es mit in erster Linie, der unsern Schiffsjungenersatz zur Marine treibt.

Nutzen wir unsere alten Schulschiffe solange als möglich aus. Die neue englische Ausbildung, die noch keine Früchte aufzuweisen hat und gegen welche sich berufene Stimmen in immer größerer Zahl aussprechen, darf uns nicht veranlassen, die Grundzüge einer bewährten Methode zu ändern, ohne die Gewißheit, daß das Neue gleichwertig oder besser ist. Daß aber die „Hertha"-Klasse unsern jetzigen Schulschiffen nicht ebenbürtig ist, erscheint mir nicht zweifelhaft. Be.

Die Schriftleitung glaubt, nach Wiedergabe der Beiträge zum Meinungsaustausch über die Schulschiffsfrage im Juli-, Oktober- und Novemberheft d. J. die Erörterung dieses Themas in der „Marine-Rundschau" vorläufig als abgeschlossen betrachten zu dürfen.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Zur Rückkehr S. M. S. „Hansa". Der Kreuzer „Hansa" ist nach 7jähriger Abwesenheit von der Heimat am 12. Oktober wieder in Kiel eingetroffen. Seine Besatzung hat für die deutsche Kriegsflagge in Ostasien stets Ehre eingelegt. Eine Landungskompagnie der „Hansa" beteiligte sich unter der Führung des damaligen Kapitänleutnants Schlieper an dem denkwürdigen und verlustreichen Seymour-Zuge, bei dem es in einer der kritischsten Situationen „Germans to the front!" hieß. Ruhmvollen Anteil hat die „Hansa" auch an der von einer internationalen Landungsabteilung ausgeführten Erstürmung der stark armierten und tapfer von den Chinesen verteidigten Peiho-Forts genommen. Die am Abend vorher auf dem Bahnhof von Tongku vereinigten 360 Engländer, 150 Russen, 150 Japaner, 120 Deutschen, 20 Österreicher und 20 Italiener stürmten am frühen Morgen des 17. Juni 1900 unter dem Oberbefehl des damaligen „Hansa"-Kommandanten, Kapitän zur See Pohl, nach voraufgegangenem Bombardement durch die auf dem Peiho verankerten Kanonenboote (S. M. S. „Iltis") das Nordwest-Fort und nahmen im Anschluß daran auch von den übrigen vier Forts Besitz. So harmlos bekanntlich die Beilegung der Chinawirren nach dem Eintreffen der großen Expeditionskorps der verschiedenen beteiligten Mächte dank der hervorgerufenen Einschüchterung der chinesischen Regierung und der Boxer verlief, so schwer war zu Beginn derselben der Stand für die von den Geschwadern ausgeschifften geringen Landungsmannschaften und die zu allererst eingetroffenen Armeeteile. Auch die „Hansa" hatte erhebliche Verluste aufzuweisen: drei ihrer Offiziere wurden schwer verwundet, während von der Besatzung 13 Mann den Heldentod starben und 24 verwundet wurden. Die Mannschaft des großen Kreuzers „Hansa" hat damals der an schwierigen Kämpfen in fernen Ländern reichen Geschichte der deutschen Marine ein neues Ruhmesblatt hinzugefügt. Aber auch in friedlicher Mission hat S. M. S. „Hansa" die deutsche Flagge stets ehrenvoll in Asien vertreten. Als die Japaner bereits mit der Einschließung Port Arthurs begonnen hatten, holte die „Hansa" die deutschen Reichsangehörigen und vornehmlich deren Frauen und Kinder aus der Festung ab. In frischer Erinnerung ist auch noch die energische und erfolgreiche Hilfeleistung, welche die „Hansa" im Mai dieses Jahres dem auf der Insel Kotsuschima gestrandeten Reichspostdampfer „Roon" des Norddeutschen Lloyd leistete. Und noch zuletzt auf ihrer Heimreise machten Schiff und Besatzung in Rangoon einen ausgezeichneten Eindruck. Die „Rangoon Times", eine wegen ihrer deutschfeindlichen Gesinnung bekannte dortige Zeitung, äußerte über den Besuch der „Hansa" u. a. folgendes: »Man muß den Kommandanten und die Offiziere der „Hansa" dazu beglückwünschen, daß sie eine so vorzügliche Mannschaft von Blaujacken unter ihrem Kommando haben. Wenn irgend eine falsche Auffassung über die Güte des deutschen Kriegsschiffes und seiner Besatzung in Rangoon bestand, so ist sie durch den Besuch der „Hansa" gründlich beseitigt worden. Internationale Höflichkeiten entspringen einer ganz anderen Quelle als aufrichtige Herzlichkeit zwischen den Völkern, denn den ersteren fehlt das spontane und aufrichtige gegenseitige Sichverstehen. Die „Hansa"-Besatzung und -Offiziere aber mögen überzeugt sein, daß sie die richtige Saite berührt und sich die Hochachtung aller loyalen Engländer in Rangoon, die ihre Anwesenheit und Gastfreundschaft freudig genießen durften, erworben haben.«

— Aktive Schlachtflotte. Seine Königliche Hoheit Prinz-Admiral Heinrich von Preußen hat am 26. August das Kommando über die aktive Schlachtflotte von dem Großadmiral v. Koester übernommen und seine Flagge auf S. M. S. „Deutschland" gesetzt. Der Großadmiral v. Koester verabschiedete sich in einem Tagesbefehl von der Flotte, der lautete:

Digitized by Google

„Bei meinem Scheiden rufe ich der Flotte dankerfüllt ein herzliches »Lebewohl« zu! Die vielen Beweise Allerhöchster Anerkennung, die mir während meiner Flottenführung geworden, habe ich einzig und allein der getreuen Mitarbeit der Verbandsführer und meines Stabes sowie dem nie rastenden Bestreben der vom Geiste strengster Pflichterfüllung getragenen Schiffsbesatzungen nach weiterer Vervollkommnung zu danken.

Ich scheide mit dem freudigen Bewußtsein aus der Flotte, der ich in meinen Gedanken stets angehören werde, daß dieselbe unter meinem Nachfolger eine immer schärfere und stärkere Waffe in der Hand des Kaisers werden wird, unsers Kaisers, dem wir freudig bewegt, gehobenen Herzens zujubeln in dem Ruf: Seine Majestät, unser heißgeliebter Kaiser! Hurra! Hurra! Hurra!"

Unter dem Befehl des neuen Flottenchefs stehen nachstehende Verbände, Schiffe und Fahrzeuge:

„Deutschland" (Flottenflaggschiff).

I. Geschwader:

Chef: Kontreadmiral v. Holtzendorff.

Zweiter Admiral: Kapitän z. S. Rollmann.

Linienschiffe:	Schornsteinringe:
„Wittelsbach" (Flaggschiff)	1 weiß,
„Zähringen"	2 "
„Mecklenburg"	3 "
„Wettin"	4 "
„Kaiser Wilhelm der Große"	4 rot,
„Kaiser Karl der Große"	3 "
„Kaiser Wilhelm II."	2 "
„Kaiser Friedrich III." (Flaggschiff des Zweiten Admirals)	1 "
Tender „Blitz"	1 weiß,

II. Geschwader:

Chef: Vizeadmiral Fischel.

Zweiter Admiral: Kapitän z. S. Paschen.

Linienschiffe:	Schornsteinringe:
„Preußen" (Flaggschiff)	1 gelb,
„Elsaß"	2 "
„Braunschweig"	3 "
„Hessen"	4 "
„Lothringen"	3 blau,
„Deutschland"	keine,
„Brandenburg"	2 blau,
„Kurfürst Friedrich Wilhelm" (Flaggschiff des Zweiten Admirals)	1 "
Tender „Pfeil" bzw. „Brummer"	1 gelb.

Aufklärungsschiffe:

Befehlshaber: Kontreadmiral Pohl.

Zweiter Admiral: Kapitän z. S. Kalau vom Hofe.

I. Aufklärungsgruppe:

Kreuzer:	Schornsteinringe:
„Yorck" (Flaggschiff)	1 weiß,
„Roon"	2 "
„Hamburg"	3 "
„Lübeck"	4 "
„Berlin"	5 "

II. Aufklärungsgruppe:

Kreuzer:	Schornsteinringe:
„Friedrich Carl" (Flaggschiff des Zweiten Admirals)	1 rot,
„Medusa"	2 "
„Frauenlob"	3 "
„Arcona"	4 "

Die Schiffe und Kreuzer setzten, soweit sie nicht zu der jährlichen Überholung und Dockung die Werften aufgesucht hatten, ihre Einzelübungen fort.

An Stelle der „Grille", welche einer mehrmonatigen Reparatur und gründlichen Überholung unterzogen werden soll, stellt am 1. November das Schulschiff „Nixe" als Bureauschiff für die Schlachtflotte in Dienst.

— Schiffe in der Heimat. S. M. S. „Wörth", welches seit Anfang Juli mit reduzierter Mannschaft in Dienst war, hat am 28. August in Wilhelmshaven außer Dienst gestellt, während gleichzeitig S. M. S. „Weißenburg" seine Besatzung reduzierte und unter den Befehl der II. Marineinspektion (Marinestation der Nordsee) trat. Beide Schiffe

Digitized by Google

werden als „Gruppenschiff“ und „Beischiff“ von einem insgesamt 2 Offiziere und etwa 100 Mann zählenden Kommando instandgehalten.

Die Küstenpanzer „Frithjof“ und „Aegir“ haben nach erfolgtem Mannschaftswechsel in den ersten Tagen des Oktober Kiel wieder verlassen und sind nach ihrem Hauptliegehafen Neufahrwasser gegangen.

Der Fischereikreuzer „Zieten“ lief bei seinen Kontrollfahrten vorübergehend North Shields an.

Der kleine Kreuzer „München“ war im ersten Drittel des Oktober mit funkentelegraphischen Versuchen in der Nähe von Helgoland beschäftigt.

Die an Stelle des „Blücher“ als Torpedoschulschiff in Dienst getretene „Württemberg“ hat nach beendeter Ausrüstung und Probefahrt Kiel verlassen und ist am 14. Oktober an ihrem Stationsort Flensburg (Mürwik) angekommen.

Die Kreuzer „Prinz Adalbert“ und „Undine“ hielten Mitte des vergangenen Monats Hochseeschießübungen bei Helgoland ab.

S. M. S. „Hansa“ ist am 20. Oktober in Danzig zur Außerdienststellung eingetroffen.

Am 16. Oktober hat die I. Schulflottille in Kiel mit „G 111“ als Flottillenboot für 2 Monate in Dienst gestellt. Sie setzt sich aus der V. (E) Halbflottille mit den Booten „S 101“ und „S 96“ bis „S 100“ und der VII. (J) Halbflottille mit den Booten „S 120“ und „S 121“ bis „S 124“ zusammen. Die II. Schulflottille (Wilhelmshaven) wird erst im Januar für dieselbe Dauer in Dienst stellen und aus der VI. und VIII. Halbflottille bestehen. Die zeitlich getrennte Aktivierung der Flottillen stellt einen Versuch dar, dessen Zweck die Feststellung der für die Ausbildung günstigsten Zeiteinteilung bei den neu gebildeten beiden Torpedodivisionen ist. Der I. Schulflottille dient als Übungsgebiet zunächst die westliche Ostsee, wo Travemünde, Warnemünde, Swinemünde und Apenrade angelaufen werden.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Das Flaggschiff „Fürst Bismarck“ blieb auch während des Oktober in Tsingtau und ist mit Instandsetzungsarbeiten beschäftigt.

„Niobe“ ist am 26. August von Hongkong in Tsingtau eingetroffen. Der Kreuzer hatte am 9. Juli von Wilhelmshaven aus die Ausreise angetreten.

„Leipzig“ ist von Djibuti über Colombo nach Singapore weitergegangen.

„Iltis“ liegt seit dem 4. Oktober als Stationär in Schanghai.

„Jaguar“ ist von Nanking nach einem Besuch Schanghais und Amoys nach Hongkong gegangen.

„Luchs“ hat Schanghai wieder verlassen und liegt seit dem 14. Oktober als Stationär in Hankau.

„Tiger“ ging von Hongkong nach Kobe und Nagasaki.

Das Flußkanonenboot „Tsingtau“ hat den Westfluß wieder verlassen und lag längere Zeit in Macao. „Vaterland“ ist nach Itschang gegangen.

Die Torpedoboote „S 90“ und „Taku“ blieben in Tsingtau.

Amerikanische Station. „Bremen“ hat von Bahia mit kurzem Anlaufen von Pernambuco die Rückreise in die westindischen Gewässer fortgesetzt. Vom 20. bis 24. Oktober lag der Kreuzer in Port of Spain (Insel Trinidad) und traf hier mit dem Schulschiff „Stein“ zusammen. Von Trinidad ging „Bremen“ nach La Guaira, um die zum ersten Male an Bord eines kleinen Kreuzers kommandierten Fähnriche zur See aufzunehmen.

„Panther“ besuchte Charlottetown (Prince Edward-Inseln) und ist über Bermudas am 20. Oktober in St. Thomas eingetroffen. Das Kanonenboot ist anscheinend von dem verheerenden Orkan, welcher am 16. Oktober Westindien und die Südostküste Nordamerikas heimsuchte, verschont geblieben.

„Falke“ hat nach über einmonatigem Aufenthalt Valparaiso wieder verlassen. Der Kommandant und die Offiziere des Schiffes nahmen an den anläßlich des chilenischen

Digitized by Google

Präsidentschaftswechsels stattfindenden Festlichkeiten teil. „Falke" hat die Inselgruppe Juan Fernandez besucht und ist darauf nach Talcahuano zur Beendigung der anläßlich des Erdbebens in Valparaiso unterbrochenen Überholungsarbeiten zurückgekehrt.

Afrikanische Stationen. „Bussard" beendigte am 16. Oktober seine Rundreise im ostafrikanischen Schutzgebiet, um sich in Daressalam kleineren Reparaturen zu unterziehen.

„Seeadler" kehrte von Mahé (Seychellen) nach Ostafrika zurück und liegt seit dem 15. Oktober gleichfalls in Daressalam.

„Sperber" hat nach Beendigung seiner größeren Reise nach Nordwestafrika Duala wieder vorübergehend verlassen, um in Forcados (Nigeria) seinen Kommandanten zu wechseln. Am 20. Oktober ist „Sperber" wieder in den Kamerungewässern eingetroffen. Voraussichtlich wird der Kreuzer am 27. Januar kommenden Jahres in Lome liegen, um bei der am Geburtstage Seiner Majestät des Kaisers stattfindenden Eröffnung der ersten landwirtschaftlichen Ausstellung von Togo zugegen zu sein.

Australische Station. „Condor" ist von Guam über Ponape (Ostkarolinen) und Suva nach Apia gegangen.

„Planet" hat von Amboina (Molukken) aus mehrwöchige Forschungs- und Vermessungsfahrten unternommen, darauf die Hermit- und Admiralitäts-Inseln zu Vermessungszwecken aufgesucht und ist nach Beendigung dieser Arbeiten am 13. Oktober in Herbertshöhe eingetroffen.

— Schulschiffe. „Stosch" ging von Mogador über Port Mahon (Menorca) nach Syrakus, wo sie mit S. M. S. „Charlotte" zusammentraf. Von Syrakus wurde die Reise nach Venedig und Corfu fortgesetzt.

„Charlotte" besuchte in den letzten Tagen des September Malaga und veranstaltete unter reger Beteiligung der deutschen Kolonie eine Gedächtnisfeier am Grabe der Toten der „Gneisenau". Von Malaga ging das Schiff nach Palermo, Syrakus (vgl. „Stosch"), Cattaro (Dalmatien), Castelnuovo, Corfu und dem Piräus.

„Stein" hat Teneriffa verlassen und ist nach Durchquerung des Atlantischen Ozeans am 18. Oktober in Port of Spain eingetroffen, wo das Schiff bis zum 1. November liegen bleiben wird, um dann nach Santa Lucia (Kleine Antillen) zu gehen.

— Kiautschou. Der Gouverneur Kontreadmiral Truppel hat am 3. September die Amtsgeschäfte wieder übernommen.

In den vom „Department of Commerce and Labor" der Vereinigten Staaten herausgegebenen amtlichen „Daily Consular Trade Reports" findet sich in der Ausgabe vom 21. September ein außerordentlich anerkennender Bericht des amerikanischen Konsuls Jones in Dalny über Tsingtau. Jones lobt insbesondere die gründliche Aufforstung, die vorzügliche Anlage der Chinesenstadt, die segensreichen hygienischen Maßregeln des Gouvernements, die guten Schulverhältnisse, das mustergültig eingerichtete und geleitete Schlachthaus und das zuverlässig arbeitende große Dock. Das Geschäft blühe und die glücklich angelegte Eisenbahn biete zusammen mit dem vorzüglichen Hafen Vorteile, wie sie andere Häfen Ostasiens nicht besäßen.

— Neubauten. Der kleine Kreuzer „Ersatz Comet" ist am 13. Oktober an die Werft Blohm & Voß, welche damit ihren ersten modernen kleinen Kreuzer baut, vergeben worden. „Ersatz Comet" wird Turbinenmaschinen System Parsons erhalten.

— Bergungsdampfer für Unterseeboote. Der Etat 1907 sieht eine größere Summe für den Bau und die Unterhaltung eines mit allen Hilfsmitteln der modernen Technik ausgerüsteten Bergungsdampfers vor. Die Beschaffung dieses Dampfers war schon vor dem kürzlich stattgehabten Unterseebootsunglück vor Biserta beschlossene Sache. Im Oktoberheft ist bereits darauf hingewiesen, daß vorerst eins der Hebefahrzeuge des Nordischen Bergungsvereins aushilfsweise Verwendung findet.

Digitized by Google

— Kohlenhulk für Torpedoboote. Das vor längerer Zeit aus der Liste der Kriegschiffe gestrichene frühere Linienschiff „Friedrich der Große" wird als Kohlenhulk für die Bekohlung von Torpedobooten eingerichtet.

— Leistungen in der Kohlenübernahme. Nach einer Zusammenstellung der Leistungen der Schiffe der Flotte bei den Kohlenübernahmen hat beim kriegsmäßigen Kohlen aus Prähmen beim I. Geschwader das bisherige Flottenflaggschiff „Kaiser Wilhelm II." mit 339 Tonnen, beim II. Geschwader S. M. S. „Elsaß" mit 351 Tonnen die beste stündliche Durchschnittsleistung erzielt.

Von den drei großen Kreuzern der Flotte waren „Roon" mit 336 Tonnen und von den kleinen Kreuzern „Arcona" mit 189 Tonnen (in Karren von Land) das beste Schiff.

Beim kriegsmäßigen Kohlen aus Dampfern brachte es beim I. Geschwader „Zähringen" im Durchschnitt auf 172 Tonnen (aus zwei Dampfern), beim II. Geschwader „Preußen" mit 97 Tonnen (aus einem Dampfer), bei den großen Kreuzern „Friedrich Carl" auf 125 Tonnen (aus zwei Dampfern) und bei den kleinen Kreuzern „Ariadne" auf 58 Tonnen (aus einem Dampfer).

— Internationale Konferenz für Funkentelegraphie. Am 3. Oktober ist in Berlin im Reichstagsgebäude die schon im Jahre 1903 beschlossene internationale Konferenz für Funkentelegraphie zusammengetreten, auf deren Ergebnisse noch besonders zurückgekommen werden wird.

— Stapelläufe für deutsche Rechnung im zweiten Quartal 1906. Während im ersten Vierteljahr für deutsche Rechnung 24 größere Stapelläufe stattfanden, liefen im zweiten Vierteljahr 26 größere Dampfer für deutsche Rechnung vom Stapel, und zwar 22 auf deutschen und 4 auf auswärtigen Werften. Von den 26 Dampfern wurden 6 Dampfer von zusammen ungefähr 37 100 Tonnen, und zwar sämtlich auf deutschen Werften für den Norddeutschen Lloyd und 3 Dampfer von zusammen etwa 21 300 Tonnen für die Hamburg—Amerika-Linie gebaut. Von den 4 auf ausländischen Werften gebauten Dampfern gehören 2 der Hamburg—Amerika-Linie und je 1 der Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa und der Reederei Union.

— Rumänische Schiffahrtsgesellschaft — Norddeutscher Lloyd. Zur abermaligen Verbesserung der Wasserverbindungen im östlichen Mittelmeer hat sich der Norddeutsche Llod mit der Königlich Rumänischen Schiffahrtslinie zu einer gewissen Betriebsgemeinschaft verbunden. Die von Constanza bisher nur bis Smyrna betriebene rumänische Schnelldampferlinie wird in Zukunft ihre Fahrten bis Alexandrien ausdehnen und es damit ermöglichen, in $4^1/_2$ Tagen von Berlin nach Ägypten zu gelangen. Die Einweihung der Linie fand am 18. Oktober in Anwesenheit des rumänischen Königspaares mit der ersten Fahrt des 19 Seemeilen laufenden großen Dampfers „Imparatul Trajan" statt.

— Dampfer „König Friedrich August". Am 16. und 17. Oktober fand unter Teilnahme des Königs Friedrich August von Sachsen die Probefahrt des gleichnamigen neuen Dampfers der Hamburg—Amerika-Linie statt. Das 10 000 Tonnen Brutto große Schiff ist mit seinem Schwesterschiff „Cap Vilano" der Hamburg—Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft der größte deutsche Dampfer, welcher nach dem La Plata fährt. Da auch seine Geschwindigkeit über 16 Seemeilen beträgt, kann man bei dem derzeitigen allseitigen Bestreben nach Verbesserung der Verbindungen mit Südamerika — es sei hier nur an die kürzlich auch in der deutschen Tagespresse veröffentlichte Ausschreibung eines Schnelldampferdienstes durch die argentinische Regierung erinnert — dem „König Friedrich August" eine lohnende Beschäftigung in Aussicht stellen.

— Schulschiff „Philadelphia". Die Reederei Wallenstein in Geestemünde will das Vollschiff „Philadelphia" als Schulschiff für angehende Seeleute aus bemittelten

Digitized by Google

Familien in Fahrt setzen. Es sollen 25 bis 30 Eleven an Bord genommen werden, die für die 24- bis 30monatige Ausbildungszeit insgesamt 1500 Mark zu zahlen haben.

— Emder Frachtdampferlinie. Die Gründung einer Emder Frachtdampferlinie zunächst mit zwei neu zu bauenden Dampfern und mindestens 1 Million Aktienkapital ist geplant. Es handelt sich um eine bessere Ausnutzung der neuen vorzüglichen Emdener Hafeneinrichtungen und um eine weitere Erschließung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes für diesen westlichsten deutschen Nordseehafen.

England. Die Admiralität kündigt in einem Erlaß vom 23. Oktober eine abermalige Reorganisation der Seestreitkräfte an, die den weiteren Ausbau des Reformwerkes Sir John Fishers und eine erneute Stärkung der Schlagfertigkeit der englischen Seestreitkräfte in ihrer Gesamtheit bedeutet. Die Grundzüge dieser Verordnung sind folgende:

1. Aus den in Reserve in Dienst befindlichen Schiffen wird eine „Heimatflotte" unter besonderem in Sheerneß stationierten Oberbefehlshaber gebildet. Durch Einführung gefechtsmäßiger Übungen und vermehrter Übungsfahrten soll die Schlagfertigkeit dieser Flotte gegenüber den bisherigen Reservedivisionen erhöht werden.

2. Die Besatzungsstämme der Schiffe der Heimatflotte werden verschieden stark sein. Diejenigen, welche im Kriegsfalle zuerst benötigt werden, erhalten die stärkste Besatzung. Auch die jetzt in „Spezialreserve" ohne Besatzung befindlichen Schiffe werden mit einem Stamm besetzt, der Maschinen und Armierung instandhält.

3. Die Verteilung der Schiffe auf die aktiven Flotten wird geändert, um Personal für die Heimatflotte verfügbar zu machen; jedoch finden keine Außerdienststellungen statt. („Naval and Military Record" meldet: Kanalflotte 14, Atlantische und Mittelmeerflotte je 6 Linienschiffe, I., II. und III. Kreuzergeschwader je 4 Panzerkreuzer.)

4. Zwischen den Schiffen der Heimatflotte und der aktiven Flotten wird gelegentlich ein Austausch stattfinden, z. B. bei längeren Reparaturen der Schiffe.

5. Die Kreuzer der Heimatflotte werden von Zeit zu Zeit gemeinsam mit den aktiven Kreuzergeschwadern taktische Übungen ausführen; ebenso wird die Atlantische und Mittelmeerflotte häufig gemeinsam üben.

Die durch diese Reorganisation, die allmählich zur Durchführung gelangen soll, unzweifelhaft erzielte Erhöhung der Gefechtsbereitschaft der gesamten englischen Seestreitkräfte wird voraussichtlich den heftigen Preßangriffen den Boden entziehen, die gerade in letzter Zeit, namentlich von Organen der konservativen Partei, gegen die Admiralität wegen der Herabsetzung des diesjährigen Bauprogramms und des nach Ansicht der Konservativen überall in die Erscheinung tretenden Sparsystems immer wieder erhoben wurden. Im Vordergrund stand bei diesen Angriffen der als Marineschriftsteller und Unterhausmitglied bekannte C. Bellairs, der am 16. Oktober im „Daily Graphic" eine Reihe scharfer Artikel mit der Überschrift „The Needs of the Navy; A new crisis" eröffnete; seine Übertreibungen ebenso wie die meisten übrigen Angriffe auf die Politik der Admiralität erscheinen erst im richtigen Lichte, wenn man die Bedeutung der diesjährigen Herabsetzung des Bauprogramms sachlich festzustellen sucht, wie es in dem Artikel über die Denkschrift der Admiralität im vorigen Hefte geschehen ist.

— Personal. Die Kapitäne zur See John Denison und Sir Alfred Paget sind zu Kontreadmiralen befördert worden.

Am 17. Oktober schied infolge Erreichens der Altersgrenze der Admiral Charles L. Ogley aus dem aktiven Dienste. Dieser Abgang ermöglichte die Beförderung des Vizeadmirals Sir Lewis A. Beaumont, Stationschefs in Plymouth, zum Admiral,

Digitized by Google

des Kontreadmirals Sir Charles Campbell zum Vizeadmiral und des Kapitäns Robert S. Lowry zum Kontreadmiral.

Nachstehende Veränderungen in der Besetzung der höheren Kommandostellen werden amtlich bekannt gegeben: Admiral Sir Gerard H. U. Noel wird Stationschef in Sheerneß; Kontreadmirale Harry S. F. Niblett und Frank Finnis erhalten das Kommando der Devonport- bzw. Sheerneß-Chatham-Reservedivision; Kontreadmiral Charles G. Robinson wird Oberwerftdirektor in Portsmouth an Stelle des Kontreadmirals Sir H. Barry, welcher das Kommando des III. Kreuzergeschwaders übernimmt; Kontreadmiral Robert A. J. Montgomerie löst Kontreadmiral Alfred L. Winsloe im Kommando der gesamten Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen ab. Dem Vernehmen nach ist Kontreadmiral Winsloe für die Stellung des „Junior Sea Lord" der Admiralität in Aussicht genommen.

In den Kasernen und auf der Artillerieschule in Portsmouth ist Unterricht im „Dschiu-Dschitsu"-System unter Leitung eines japanischen und englischen Lehrers eingeführt worden.

Nach dem Ende September veröffentlichten Jahresbericht über Kriegsgerichte und Bestrafungen in der Marine im Jahre 1905 haben 453 Kriegsgerichte stattgefunden; die Gesamtzahl der Bestrafungen belief sich auf 127 699 an Bord und 2221 an Land; erstere ist die höchste bisher erreichte Zahl, letztere etwas geringer als in früheren Jahren.

— Geschwadertätigkeit. Kanalflotte und I. Kreuzergeschwader. Die Schiffe der Kanalflotte und des I. Kreuzergeschwaders erledigten, soweit sie in Portland lagen, Ende September und Anfang Oktober das gefechtsmäßige Schießen (battle practice). Die Schußentfernungen liegen zwischen 45 und 65 hm. Von den Ergebnissen sind bisher die folgenden bekannt geworden:

	Geschützkaliber:	Schußzahl:	Treffer:	
Linienschiff „Exmouth" ⚓	30,5 cm	16	15	60
	15,0 cm	96	45	
= „Prince George"	30,5 cm	16	12	46
	15,0 cm	92	34	

	Treffer:		Treffer:
Linienschiff „Jupiter"	44	Linienschiff „Cornwallis"	19
Panzerkreuzer „Good Hope" ⚓ . .	35	= „Ocean"	14
Geschützter Kreuzer „Juno" . . .	35	= „Illustrious"	11
Linienschiff „Glory"	31	= „Vengeance"	10
= „Goliath"	26	Geschützter Kreuzer „Dido" . . .	7
= „Caesar" ⚓	25	= = „Topaze" . .	7
= „Triumph"	25	Panzerkreuzer „Hampshire" . . .	6
= „Albemarle" ⚓ . . .	21		

Die Linienschiffe „Canopus" und „Swiftsure" sowie der Panzerkreuzer „Antrim" hielten als letzte der Flotte Anfang Oktober das Geschützführer-Preisschießen ab mit den folgenden Resultaten:

	Geschützkaliber:	Schußzahl:	Treffer:
„Canopus"	30,5 cm	14	6
	15,0 cm	93	83
„Swiftsure"	25,4 cm	13	4
	19,0 cm	68	47
„Antrim"	19,0 cm	33	21
	15,0 cm	38	23

Am 4. Oktober fand in der West-Bay bei Portland ein Versuchsschießen statt, bei dem das ausrangierte Kanonenboot „Landrail" als Scheibe diente. Dasselbe war, um ein Sinken während der Beschießung zu verhindern, mit Kork und leeren Fässern

Digitized by Google

gefüllt worden. Es schossen nur die vier Linienschiffe „Exmouth“ P, „Albemarle“, „Triumph“ und „Prince George“, und zwar auf Entfernungen von 45 bis 65 hm, also entsprechend den für die battle practice gültigen Vorschriften. Im ganzen wurden aus 30,5 cm- und 15,0 cm-Geschützen 250 Schuß abgegeben und elf Treffer, davon zwei Wasserlinientreffer, erzielt. Nach Beendigung des Schießens wurde die „Landrail“ mit einem Offizier und fünfzehn Mann besetzt und sollte von einem Schlepper nach Portland gebracht werden. Kaum hatten sich jedoch die Schiffe in Bewegung gesetzt, als die „Landrail“ trotz der Korkfüllung zu sinken begann. Es gelang den sofort ausgesetzten Rettungsbooten der anwesenden Schiffe, die Besatzung bis auf einen des Schwimmens unkundigen Mann zu bergen, während das Schiff selbst im tiefen Wasser versank.

Am 16. Oktober trat die Kanalflotte in Stärke von vierzehn Linienschiffen und drei geschützten Kreuzern von Portland aus eine Übungsreise an und traf am 18. Oktober in Berehaven ein. Von hier soll die Flotte am 5. November wieder in See gehen und nach Anlaufen von Foynes, Blacksod-Bay und Lamlash am 30. November wieder in Portland eintreffen. Zwei der Linienschiffe („Canopus“ und „Swiftsure“) werden von Berehaven aus nach Portland detachiert werden, um dort das noch ausstehende gefechtsmäßige Schießen zu erledigen. Die Panzerkreuzer des 1. Kreuzergeschwaders begleiteten die Kanalflotte nicht, sondern blieben in Portland zurück.

Atlantische Flotte und II. Kreuzergeschwader. Die beiden Panzerkreuzer „Duke of Edinburgh“ und „Black Prince“ erzielten Ende September beim Geschützführer-Preisschießen in der Bucht von Tetuan die nachstehenden bemerkenswerten Resultate:

	Geschützkaliber:	Schußzahl:	Treffer:
„Duke of Edinburgh“	23,4 cm	51	44
	15,0 cm	81	71
„Black Prince“	23,4 cm	32	21
	15,0 cm	71	60

Der Geschützführer eines 23,4 cm-Geschützes der „Duke of Edinburgh“ erzielte dabei in 90 Sekunden mit zehn Schuß zehn Treffer, womit ein neuer Rekord in der englischen Marine aufgestellt ist.

Am 6. November soll das neue Linienschiff der „King Edward“-Klasse, „Africa“, in Sheerneß in Dienst kommen, um das Linienschiff „Majestic“ abzulösen, das zur Devonport-Reservedivision tritt.

Mittelmeerflotte und III. Kreuzergeschwader. Die Schiffe trafen programmmäßig am 1. Oktober, von Argostoli kommend, in Malta ein.

IV. Kreuzer- (Schul-) Geschwader. Die drei als Schiffsjungen-Schulschiffe dienenden Panzerkreuzer des Geschwaders haben am 18. Oktober die Heimatshäfen zu einer Übungsreise verlassen, auf der die Arosa-Bay, Vigo und Las Palmas angelaufen werden sollen.

Reservedivisionen. Drei Linienschiffe und sechs Kreuzer der Portsmouth-Reservedivision verließen Portsmouth am 2. Oktober zu einer dreiwöchigen Übungsreise an der englischen Südküste; es wurden Yarmouth, Torbay, Falmouth und Portland angelaufen.

Mitte November sollen die Reservedivisionen von Devonport, Portsmouth und Sheerneß-Chatham sich auf Spithead-Reede versammeln, um hier von den Lords der Admiralität inspiziert zu werden. Den Befehl über die vereinigten Divisionen übernimmt Kontreadmiral Edward H. Gamble, der dienstälteste der drei Divisionschefs.

Auslandsgeschwader. Der kleine Kreuzer „Terpsichore“ der Kapstation hat die Heimreise angetreten.

Der zur ostindischen Station gehörende kleine Kreuzer „Fox“ soll durch den großen Kreuzer der Devonport-Reservedivision „Highflyer“ abgelöst werden, welcher zu diesem Zwecke am 6. November in Devonport die Besatzung auffüllt.

Digitized by Google

— Schiffbau. Über den Baubeginn der nach dem Etat für 1906/07 in Portsmouth und Devonport auf Stapel zu legenden zwei Linienschiffe des „Dreadnought"-Typs verlautet immer noch nichts Bestimmtes. Auf den Werften nimmt man an, daß die Kiellegung beider Schiffe im Dezember wird erfolgen können. Große Mengen Baumaterial sind bereits angeliefert. Als Firmen, die allein für den Bau des dritten nach dem Etat bei einer Privatwerft zu bauenden Schiffs des „Dreadnought"-Typs in Betracht kommen und zur Einreichung von Offerten aufgefordert werden sollen, werden Armstrong, Whitworth & Co. in Newcastle und Beardmore & Co. in Glasgow genannt.

Der Bau der zwölf durch den diesjährigen Etat bewilligten Küstenzerstörer ist jetzt an die Privatwerften vergeben worden. Es haben, soweit bis jetzt bekannt geworden, die Firmen J. S. White & Co. in Cowes und Hawthorn, Leslie & Co. in Hebburn-on-Tyne den Auftrag zum Bau von vier bzw. zwei Fahrzeugen erhalten. Die Zerstörer sollen etwas größer werden als die im vergangenen Jahre in Auftrag gegebenen.

Bezüglich des Kesseltyps für die zu bauenden Küstenzerstörer hat die Admiralität dahin entschieden, daß nur Wasserrohrkessel des Yarrow- oder des White-Forster-Typs zum Einbau gelangen sollen.

Der bei den Clyde-Werften ausgebrochene umfangreiche Arbeiterstreik wird die Fertigstellung der dort in Bau befindlichen Schiffe unter Umständen erheblich verzögern. Es handelt sich um die beiden Panzerkreuzer der „Invincible"-Klasse, „Inflexible" und „Indomitable", die auf den Werften von John Brown & Co. und Fairfield Co. in Bau sind, und um die Königliche Yacht „Alexandra", die bei der Firma Inglis & Co. gebaut wird. An letzterer ist die Arbeit schon völlig eingestellt.

Nach übereinstimmenden Mitteilungen des „Daily Telegraph" und anderer Zeitungen wird die Hauptarmierung der „Invincible"-Klasse, deren Deplacement 17 527 Tonnen und deren Geschwindigkeit 25 Seemeilen betragen soll, auf acht 30,5 cm-Kanonen angegeben, die in je einem Doppelturm vorn und hinten in der Mittschiffslinie und in zwei an den Seiten diagonal aufgestellten Doppeltürmen stehen werden. (Breitseitfeuer acht, Bug- und Heckfeuer je sechs Geschütze.) Der Panzer wird nach „Times" höchstens zwei Drittel der Stärke auf „Dreadnought" besitzen; das Kohlenfassungsvermögen nur 250 Tonnen geringer als das der über 3000 Tonnen kleineren „Drake" sein.

— Probefahrten. Die mit großer Spannung erwarteten Probefahrten der „Dreadnought" haben in der Zeit vom 1. bis 10. Oktober stattgefunden. Die Ergebnisse sind an anderer Stelle eingehend behandelt.

Am 18. Oktober fand das Anschießen der Geschütze der „Dreadnought" statt. Auch dieses hat nach den vorliegenden Mitteilungen der Presse einen höchst befriedigenden Verlauf genommen. Die durch das gleichzeitige Abfeuern der ganzen Breitseitbatterie von acht der zehn 30,5 cm-Geschütze hervorgerufene Erschütterung hätte sich kaum unangenehm bemerkbar gemacht und das Feuern in der Längsrichtung keine ungewöhnlichen Beschädigungen verursacht.

Ziemlich zu gleicher Zeit wie die „Dreadnought" hat auch das letzte Linienschiff der „King Edward"-Klasse, die „Hibernia", die offiziellen Probefahrten gemacht, allerdings mit wesentlich ungünstigerem Ergebnis, insofern, als die für die Volldampfprobe kontraktlich verlangte Geschwindigkeit von 18,5 Seemeilen nicht erreicht wurde. Die Ergebnisse der Probefahrten, soweit sie bisher bekannt geworden, sind die folgenden:

	Ind. Pferdestärken:	Kohlenverbrauch:	Geschwindigkeit:
bei der 30stündigen Fahrt mit 1/5 der Maschinenkraft	3 710	0,94 kg	—
bei der 30stündigen Fahrt mit 4/5 der Maschinenkraft	—	—	etwa 16 Sm
bei der 8stündigen Volldampffahrt	18 112	0,87 kg	18,127 Sm

Über das Anschießen der Geschütze der „Hibernia", das am 26. September statt-

Digitized by Google

fand, wurden seitens einiger Zeitungen alarmierende Berichte veröffentlicht, nach denen die durch das Schießen mit 30,5 cm-Geschützen verursachten Erschütterungen das Schiff schwer beschädigt haben sollten. Wie sich später herausstellte, sind diese Berichte bedeutend übertrieben gewesen.

Die „Hibernia" soll im November seeklar sein, um an Stelle von „Victorious" zur Atlantischen Flotte zu treten.

Am 27. September begann der erste der neuen Küstenzerstörer „Gadfly" mit den offiziellen Probefahrten. Dieselben lassen insofern eine ausführlichere Schilderung angezeigt erscheinen, als es sich um einen neuen Schiffstyp handelt, der, wie sämtliche englischen Neubauten, Turbinenmaschinen hat und außerdem für Ölfeuerung eingerichtet ist. Die Turbinenanordnung ist folgende: An der Steuerbordwelle befindet sich die Hochdruckturbine, an der Backbordwelle die Mitteldruckturbine und an der mittleren Welle hintereinander die Marschturbine und die Niederdruckturbine. Die Öltanks fassen ein Quantum von 40 Tonnen. Der Zerstörer erzielte bei der achtstündigen Volldampffahrt am 27. September eine Durchschnittsleistung von 27,336 Seemeilen (kontraktlich 26), bei sechs Fahrten an der gemessenen Meile eine solche im Mittel von 27,505 Seemeilen. Der Dampfdruck betrug 15,1 kg pro qcm. An Öl wurden verbraucht 22,8 Tonnen, was einem Verbrauche von 0,68 kg pro indizierte Pferdestärke und Stunde entspricht. Nach diesem Ölverbrauch berechnet sich der Aktionsradius bei voller Geschwindigkeit auf 400 Seemeilen. Die Durchschnittsleistung bei der 24stündigen Fahrt unter alleiniger Anwendung der Marschturbine am 1./2. Oktober betrug 12,037 Seemeilen, der Ölverbrauch 8,88 Tonnen. Der Aktionsradius bei dieser Geschwindigkeit wird zu 1300 Seemeilen angegeben.

Der Panzerkreuzer „Achilles" hat Ende September mit den Probefahrten begonnen, hat sie jedoch wegen ungenügender Leistungen abgebrochen und ist nach der Bauwerft Newcastle zurückgekehrt.

— Torpedowesen. Es finden zur Zeit Versuche mit einer verbesserten Gyroskopeinrichtung statt. Man hofft mit der Verbesserung einen guten Geradlauf des Torpedos bis auf eine Entfernung von 5000 Yards (4570 m) zu erzielen. Mit dem bisher gebräuchlichen Gyroskop war der Geradlauf nur bis 3000 Yards (2740 m) gewährleistet.

Die Vervollkommnung der Unterseeboote hat die englische Admiralität veranlaßt, die neuen Panzerkreuzer der „Warrior"-Klasse wieder mit Torpedoschutznetzen auszurüsten, nachdem die Schutznetze lange Zeit für Kreuzer aufgegeben waren. Die Kreuzer erhalten auf jeder Seite 13 Spieren, die das Netz in größerer Tiefe zu setzen ermöglichen, als bisher üblich, und in einer Ausdehnung von den Schrauben bis ungefähr zum vorderen Torpedoraum.

Die Torpedoschule in Devonport soll erheblich erweitert werden. Die als Schulschiff dienende Hulk „Defiance" erhält als Beischiffe die ausrangierten Kreuzer „Spartan" und „Cleopatra". Ersterer, mit der Bezeichnung „Defiance II", wird als Werkstattschiff, letzterer, mit der Bezeichnung „Defiance III", als Vorratsschiff dienen.

Die in Woolwich befindliche staatliche Torpedowerkstatt soll, wie bestimmt verlautet, nach einem Kriegshafen verlegt werden. Es werden als Orte für die neue Werkstatt Devonport und Rosyth namhaft gemacht.

— Minenwesen. Das Vertreiben scharfer Minen bei Gelegenheit von Versuchen, die am 23. September auf der Reede von Spithead stattfanden, hat begreiflicherweise in der englischen Presse große Beunruhigung hervorgerufen. Es war eine Reihe von 18 scharfen Electro-contact-Minen ausgelegt worden, und es sollte erprobt werden, ob bei dem gewählten Minenabstande beim Abfeuern einer Mine durch die Gewalt der Detonation noch weitere Minen zur Explosion gelangten. Das Ergebnis war, daß beim Abfeuern der einen Mine auch die Nachbarmine explodierte, während die anderen sich von ihrer Verankerung losrissen und vertrieben. Wie das möglich war, läßt sich aus den vorliegenden Nachrichten nicht ersehen. Vielleicht war die angewandte Verankerung für den Strom zu schwach, und es haben sich die Minen mit ihrer Verankerung nur

Digitized by Google

vom Kabel losgerissen und sind fortgetrieben. Obgleich sofort mittels Minensuchgeräts nach den verlorenen Minen gesucht wurde, waren bis zum 15. Oktober erst zehn der fehlenden 16 geborgen. Der Vorfall ist erst am 16. Oktober, also nach Verlauf von über drei Wochen bekannt geworden. Die Admiralität konnte der naturgemäß in Schiffahrtskreisen hervorgerufenen Beunruhigung durch die Bekanntmachung entgegentreten, daß eine Gefahr für die Schiffahrt nicht bestehe, da die Minen nicht durch mechanischen Stoß, sondern nur durch elektrische Zündung zur Explosion gebracht werden können.

— Unterseeboote. Die im Oktoberheft erwähnten Versuche der Einrichtungen zur Hebung gesunkener Unterseeboote, die in Devonport stattfinden sollten, sind bis zum nächsten Frühjahr verschoben.

Zwei der Staatswerften sollen Auftrag erhalten haben, Vorbereitungen für den Bau von Unterseebooten zu treffen.

Da, wie bereits im letzten Heft mitgeteilt, die Stationierung einer Flottille von Unterseebooten der B-Klasse mit dem Depotschiff „Thames" in Dover aufgegeben ist, glaubt man in Marinekreisen, daß diese Flottille nunmehr von Portsmouth nach Sheerneß verlegt werden wird.

Von den neuen der Vollendung entgegengehenden Unterseebooten der C-Klasse sollen vier in Devonport stationiert werden. Diesem Hafen wird dann als weiteres Depotschiff der zur Zeit für diesen Zweck im Umbau begriffene Kreuzer „Bonaventure" zugeteilt.

— Havarien. Die Bergungsarbeiten an der gestrandeten „Montagu" sind, nachdem außer dem beweglichen Inventar Geschütze, Ruder und Schrauben entfernt und die Unterwassertorpedorohre gesprengt sind, aufgegeben worden. Vielfach wird der Vorschlag gemacht, das Schiff für Schießversuche zu benutzen.

— Kohlenversorgung. Das Linienschiff „Victorious", das Flaggschiff des II. Admirals der atlantischen Flotte, erzielte Ende September in Gibraltar bei der Übernahme von 900 Tonnen Kohlen eine Durchschnittsleistung von 305,4 Tonnen pro Stunde und stellte damit in der englischen Marine einen neuen Rekord auf.

Das Linienschiff „London" der Mittelmeerflotte nahm Anfang Oktober in Malta 1110 Tonnen Kohlen mit einem Durchschnitt von 210 Tonnen pro Stunde, dem höchsten bisher in dieser Flotte erreichten.

— Signalwesen. Dem Signalverkehr zwischen Kriegs- und Handelsschiffen, dessen Wichtigkeit während der Flottenmanöver ganz besonders hervorgetreten ist, wird in letzter Zeit erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt. Die Marine Society hat es unternommen, alte Unteroffiziere des Signalkorps der Kriegsmarine auf den Handelsdampfern anzustellen, damit sie Offiziere und Mannschaften im Signaldienst ausbilden, soweit es für eine Verständigung auf See zwischen Kriegs- und Handelsschiffen nötig ist. Dafür kommt nur das Signalisieren mit Winkflaggen und mit Laternen nach dem Morsesystem in Betracht, das allen Ansprüchen genügt, während der Gebrauch der internationalen Signalflaggen sehr viel Zeit erfordert und lückenhaft ist.

— Funkentelegraphie. Die Versuche zur Vervollkommnung der Funkentelegraphenapparate sind nach etwa einjähriger Dauer abgeschlossen worden. Die Admiralität hat einen neu abgestimmten Apparat angenommen und befohlen, daß alle älteren Apparate an die Werften abgegeben werden sollen.

— Häfen und Werften. Die umfangreichen Erweiterungsbauten der Werft Devonport (Keyham) nähern sich nach zehnjähriger Bauzeit der Vollendung. Bereits im August konnte das Linienschiff „Hibernia" in einem der neuen Docks gedockt werden. Die Erweiterungsarbeiten bestehen der Hauptsache nach in einem Fluthafen, einem Bassin

Digitized by Google

und drei Trockendocks. Zwei der Docks, Nr. 5 und 6, haben eine Länge von etwa 225 m, das dritte, noch nicht vollendete Dock, Nr. 4, wird etwa 200 m lang.

Mit der Fertigstellung der „Dreadnought" ist die Frage der für Schiffe dieser Größe vorhandenen Docks in der Fachpresse erörtert worden. Zur Zeit sind an staatlichen Docks, die Schiffe des „Dreadnought"-Typs aufnehmen können, vorhanden: in Chatham das „new dock", in Portsmouth das Dock Nr. 15 und das Doppeldock Nr. 7 und 10, in Keyham die vorerwähnten neuen Docks Nr. 5 und 6; hierzu käme allenfalls noch in Keyham die Einfahrtsschleuse, die als Dock benutzt werden könnte.

Die Arbeiten in Rosyth, dem geplanten neuen Kriegshafen an der Nordsee, die bisher einen sehr langsamen Verlauf genommen und sich im wesentlichen auf Herstellung eines Eisenbahnanschlusses beschränkt haben, sollen jetzt in beschleunigtem Tempo fortgesetzt werden.

— Handelsmarine. Die Liverpooler Reeder haben beschlossen, eine Gesellschaft zu gründen, die die Heranbildung eines Offizierkorps für ihre großen Dampferlinien zum Ziele hat. Es ist beabsichtigt, ein Segelschiff von etwa 2000 Registertonnen anzukaufen, auf dem 80 bis 90 Kadetten auf eigene Kosten (etwa 1000 Mark jährlich) zu Offizieren der Handelsmarine erzogen werden sollen. Die Ausbildung soll neben dem seemännischen Dienst die Erlernung fremder Sprachen, die Erwerbung von Kenntnissen in der Handelsgesetzgebung und im Schiffs- und Maschinenbau umfassen; sie soll drei Jahre dauern.

✠

Frankreich. Wiederum ist die französische Marine durch den Untergang eines Unterseebootes von einem schmerzlichen, in seinen Ursachen zur Zeit noch nicht aufgeklärten Verluste betroffen worden, dem 2 Offiziere und 14 Mann zum Opfer gefallen sind. Am 16. Oktober nahm das Unterseeboot „Lutin", ein Schwesterschiff des im Juli vorigen Jahres gesunkenen „Farfadet", ebenfalls vor Biserta Tauchübungen bei ziemlich starkem Seegang in Begleitung eines Schleppers vor. Nachdem drei Tauchübungen gut ausgeführt waren, tauchte es zum vierten Male um $10^1/_2$ Uhr vormittags. Da es um $12^1/_2$ Uhr noch nicht wieder an der Meeresoberfläche erschienen war, bezeichnete der Schlepper die Tauchstelle mit einer Boje und holte aus dem Hafen Hilfe herbei. Die Sucharbeiten, die der Marinekommandant persönlich leitete, wurden durch den Seegang und die gegen 40 m betragende Wassertiefe sehr erschwert. Erst am 19. gelang es den Tauchern, das Boot in 36 m Tiefe auf dem Boden zu finden. Nach Unterführung von Trossen wurde es soweit gehoben, daß es auf flaches Wasser geschleppt werden konnte.

Marineminister Thomson hat sich am 18. Oktober auf Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc" nach Biserta begeben. In seiner Begleitung befinden sich außer dem Konstrukteur des Bootes, Maugas, die Mitglieder der Sektion der Verteidigungsfahrzeuge im technischen Komitee, die an Ort und Stelle die Ursachen des Sinkens aufklären sollen.

Es wird nachträglich bekannt, daß „Lutin" vor einiger Zeit im See von Biserta derart festkam, daß Abschleppversuche längere Zeit erfolglos blieben und zu starker Beanspruchung der Verbände des Fahrzeuges führten. Es wird vermutet, daß bei etwaigem unbeabsichtigten Tauchen auf über 30 m ein Wassereinbruch erfolgte.

Die englische Marine hat von Malta aus auf das vom englischen Konsul gemachte und vom Marinekommandanten angenommene Anerbieten Bergungsmittel nach Biserta gesandt, auch der Bergungsdampfer des Nordischen Bergungsvereins beteiligt sich an den Arbeiten.

Marineminister Thomson hat wiederum einen Beweis seiner Unerschrockenheit und seines Vertrauens auf die Unterseeboote gegeben, indem er sich mit seinen Begleitern auf dem Schwesterschiff „Korrigan" einschiffte und in der Nähe der Unfallstätte eine

Digitized by Google

3/4 stündige Tauchübung vornehmen ließ. Er ist mit seiner Begleitung inzwischen nach Paris zurückgekehrt.

Die französische Marine kann sich beglückwünschen, daß M. Thomson in dem neugebildeten Ministerium Clemenceau sein Portefeuille behält.

— Personal. Der Anteil der ehemaligen Maate und Deckoffiziere an der Ergänzung des Seeoffizierkorps ist ein bedeutender; am 1. Oktober wurden 17 solche, 82 frühere Seekadetten, 3 frühere Schüler der École polytechnique zu Oberleutnants zur See befördert.

Am ersten Montag des Juli 1907 werden die Marinereservisten der Jahresklassen 1898 und 1900 zu vierwöchiger Übung einberufen werden.

— Die fertige Flotte. Panzerkreuzer „Amiral Aube" und Linienschiff „Carnot" des Nordgeschwaders machten Versuche mit dem Entfernungsanzeiger Lafronge. Daran schloß sich eine Gefechtsübung beider Schiffe gegeneinander, bei der die Kurven der Entfernungsangaben nach dem Entfernungsmesser, der vom Leiter des Feuers benutzten, und der von dem Apparat Lafronge angezeigten, aufgenommen wurden.

Kreuzer „Guichen" ist am 22. September von Ostasien mit dem Stab und der Besatzung des „Descartes" in Brest angelangt. „Guichen" gab seine eigene Besatzung an „d'Entrecasteaux" und „Descartes" ab. Ersterer wurde Flaggschiff der 2. Division des Geschwaders des äußersten Ostens, letzterer ging an Stelle des „d'Entrecasteaux" nach Madagaskar. „Guichen" ist am 13. Oktober in Brest in normale Reserve gestellt worden.

Am 18. Oktober verließ das Mittelmeergeschwader zu einer 8wöchigen Übungsreise Toulon.

Das Nordgeschwader hat am 30. September die Besatzung vermindert, die 2. Division ist zum Überwintern nach Cherbourg gegangen.

Panzerkreuzer „Condé" ist erst Mitte Oktober aus dem Dock in Toulon gegangen, in das er am 19. Mai nach Rückkehr von der Reise nach Annapolis geholt wurde, um die erlittenen Schäden auszubessern, wozu also 5 Monate nötig waren.

Kreuzer „Alger", der in der letzten Septemberwoche die Ausreise nach Saigon von Toulon angetreten hat, lief in Biserta mit einer lecken Sternbuchse ein, reparierte dort und ging am 10. Oktober weiter.

— Torpedobootsflottillen. Die Boote von Cherbourg und Dünkirchen unternahmen in der vorletzten Septemberwoche ausgedehnte gemeinsame Übungen.

Beim Nachtschießen mit Torpedos mit Übungsköpfen gegen Küstenpanzer „Fulminant" erzielten die Brester Boote 100 Prozent Treffer.

— Unterseebootsflottillen. Unterwasserboote „Thon", „Bonite", „Dorade" und „Souffleur" sind in Toulon einer Tauchprobe auf 30 m unterworfen worden, der die Bootskörper sehr gut widerstanden; nur auf „Souffleur" zeigte sich ein leichtes Durchsickern. Unterseeboote „Triton", „Francisque", „Espadon" griffen die aus Cherbourg auslaufende Flottille an.

Die Cherbourger Unterseeboote hatten am 5. Oktober zwischen Kap Lévi und la Hague Aufstellung genommen, um die Cherbourg zusteuernde Küstenpanzerdivision abzufangen. Die Schiffe wurden jedoch durch ihre Torpedobootsjäger, die längsseit fuhren, beschützt.

Unterseeboot „Lutin" kam beim Torpedoschießen im See von Biserta auf einer Sandbank fest und konnte erst nach 8stündiger Arbeit ohne Schaden abgeschleppt werden, es sank dann bei Tauchübungen am 16. Oktober.

— Die Flotte im Bau. Panzerkreuzer „Victor Hugo" hat seinen letzten 16,5 cm-Turm bekommen, der mit beiden Geschützen und Lafetten — insgesamt 85 Tonnen schwer — vom Kran eingesetzt wurde.

Digitized by Google

— Probefahrten. Die Volldampfprobefahrt des Linienschiffes „République“ am 20. September, der der Marineminister beiwohnte, ergab 19 626 indizierte Pferdestärken mit Kohlenverbrauch von 117 kg für 1 qm Rostfläche und 19,15 Seemeilen Fahrt. Beim Anschießen der schweren Geschütze trat am linken 30,5 cm-Geschütz des vorderen Turmes eine Störung des Verschlusses dadurch ein, daß in die Verschlußvorrichtung Teile eines Nietbolzens gelangt waren; im übrigen arbeiteten alle Einrichtungen tadellos. Der Schaden ist inzwischen abgestellt und das Anschießen ohne weiteren Zwischenfall beendet.

„République“ hat ihre Erprobung innerhalb 8 Tagen nach 14tägigen Vorproben erledigt und über 1 Seemeile mehr erreicht, als verlangt wurde.

Panzerkreuzer „Victor Hugo“ ist am 18. Oktober zur Vorbereitung der Probefahrten in Dienst gestellt.

Das Anschießen der Unterwassertorpedorohre auf Linienschiff „Patrie“ war wenig befriedigend; der erste Torpedo lief in einer Kurve auf das Schiff zurück, der zweite ging sofort nach dem Abfeuern in den Grund, der dritte und fünfte liefen sehr langsam, der vierte stoppte einige Meter vom Schiff.

Bei der Probefahrt des Tauchbootes „Émeraude“ mit voller Kraft zeigten sich die Schrauben zu schwach und verbogen sich.

— Häfen und Werften. Der erste Bericht über die Untersuchung der Betriebseinrichtungen der Touloner Werft durch eine besondere Kommission empfiehlt die Übertragung eines großen Baues nur unter der Bedingung zeitgemäßer Werkmaschinenausstattung, zu der etwa 700 000 Francs erforderlich wären.

— Versuche. Die Versuche mit einer Streumine, welche eine Sicherheitseinrichtung hat, die ihre Entzündung verhindert, wenn die Mine frei schwimmt, haben bisher günstige Ergebnisse gehabt.

In Toulon werden auch Versuche mit Schutzmitteln für Schiffe gegen Minengefahr, die von Kapitänleutnant Jehenne angegeben sind, gemacht.

— Havarien. Auf Torpedoboot „314“ wurden am 2. Oktober durch Platzen eines Wasserrohres im Kessel mehrere Leute verbrüht.

— Fachliteratur. Im „Moniteur de la Flotte“ kommt C. Pierreval auf Grund von Mitteilungen des Admirals Enquist zu dem Schluß, daß die Japaner in der Schlacht bei Tsuschima mit festem Visier geschossen haben und durch Verkürzen oder Vergrößern ihrer Entfernung die Russen in der so erzeugten Geschoßgarbe gehalten haben.

In „Le Yacht“ spielt der Streit um die Geschwindigkeit der Linienschiffe weiter, den nunmehr auch „Moniteur de la Flotte“ in einem Aufsatz von C. Pierreval „La vitesse à Tsushima“ aufnimmt.

Vereinigte Staaten von Amerika. Begreiflicherweise nimmt die kubanische Angelegenheit zur Zeit in den Vereinigten Staaten fast alles Interesse in Anspruch. Wenn es auf Kuba auch nicht zu blutigen Zusammenstößen gekommen ist und voraussichtlich auch nicht mehr kommen wird, so haben dort die Dinge doch eine andere Wendung genommen, als bei Schluß des vorigen Heftes dieser Zeitschrift erwartet wurde. Die Einzelheiten sind aus der Tagespresse hinreichend bekannt, soweit sich über die Vorgänge zur Zeit schon ein sicheres Urteil gewinnen läßt. Interessant ist ferner eine Publikation in der Ausgabe des Army and Navy Journal vom 6. Oktober d. Js., welche den Depeschenwechsel des amerikanischen Vertreters in Havana mit dem heimischen Staatsdepartement vor der Intervention wiedergibt und beweisen soll, wie sehr sich die Unionsregierung gegen die Intervention gesträubt hat, und daß diese schließlich nur durch

Digitized by Google

das Drängen der kubanischen Regierung herbeigeführt worden ist. Nachdem jedoch der nach Havana entsandte Kriegssekretär Taft sich veranlaßt gesehen hatte, die Regierung auf Kuba einstweilen zu übernehmen und in aller Eile 1500 Mann Marineinfanterie dorthin gesandt worden waren, welche im Verein mit den Landungskorps der in den kubanischen Gewässern befindlichen Schiffe genügend erschienen, um Ruhestörungen zu verhindern, glaubte man schon weiterer militärischer Maßnahmen überhoben zu sein. Man scheint daher auch an den leitenden Stellen sehr überrascht gewesen zu sein, als Mr. Taft am 29. September telegraphisch um Verstärkungen ersuchte, und es wurden schon Stimmen laut, welche von einer zu entsendenden Armee in Stärke von 40 000 Mann sprachen. Dazu wurde behauptet, daß damit fast die ganze verfügbare aktive Armee außer Landes gehen würde, und daß man zu ihrem Ersatze die Miliz einberufen müsse. Schließlich ist es aber doch nur zur Bildung eines Expeditionskorps in Stärke von 5600 Mann gekommen, welches allerdings „First Expeditionary Brigade“ genannt wird, und es wird behauptet, daß zwei weitere Brigaden bereit ständen. Das Expeditionskorps setzt sich zusammen aus 10 Bataillonen Infanterie, 4 Schwadronen, 3 Batterien (davon 2 Gebirgsbatterien), 1 Bataillon Pioniere, 1 Signal-Kompagnie und 1 Hospitalkorps von 36 Offizieren (Ärzten) und 371 Mann. Die Infanterie-Bataillone führen je einen Zug Maschinengewehre mit. Schon die Überführung dieser verhältnismäßig geringen Truppenzahl stieß zunächst auf Schwierigkeiten, weil außer einem Truppentransportschiff keine Fahrzeuge zur Verfügung standen, und dieser Umstand hat wiederum zu Erörterungen Anlaß gegeben, welche die Notwendigkeit einer stets verfügbaren Transportflotte betonen. Es mußten daher die ersten Truppensendungen außer auf dem Truppendampfer „Sumner“ auf Kriegsschiffen erfolgen, was eine Zerreißung der Schiffsverbände und eine empfindliche Störung der Flottenübungen zur Folge hatte. Erst nachher gelang es, zehn Dampfer für die Truppen und elf Dampfer für den Tiertransport bereitzustellen, und zwar anscheinend in der Weise, daß die berittenen Truppen usw. ohne ihre Pferde und Fahrzeuge verschifft wurden.

Inwieweit die Überführung des Expeditionskorps nach Kuba tatsächlich erfolgt ist, läßt sich aus den vorliegenden Nachrichten nicht klar erkennen, zumal nach Mitteilungen in den deutschen Tageszeitungen der Kommandeur des Korps, General Funston, welcher sich bereits in Havana befand, inzwischen wieder heimgekehrt sein soll. Man wird daher abwarten müssen, bis übersichtliche Nachrichten aus der amerikanischen Fachpresse vorliegen. An und für sich ist es aber schwer, sich darüber klar zu werden, warum die schnelle Entsendung der Truppen überhaupt verlangt wurde, nachdem, soweit die Zeitungsmeldungen ein Urteil zulassen, die Ruhe selbst auf Kuba wiederhergestellt war und die Übernahme der Regierungsgewalt zunächst durch den Kriegssekretär Taft und nachher durch den einstweiligen Gouverneur Magoon, ohne daß man auf Widerstand stieß, erfolgt ist.

Die Marine ist, wie bereits erwähnt, durch die kubanische Angelegenheit stark in Anspruch genommen worden, zunächst durch die ersten eiligen Truppentransporte, sodann durch die Stationierung zahlreicher Schiffe an der kubanischen Küste. Nach den letzten Meldungen befanden sich dort nicht weniger als 5 Linienschiffe („Louisiana“, „New Jersey“, „Virginia“, „Indiana“ und „Texas“) und 7 Kreuzer. Außerdem haben sämtliche Schiffe, wie es scheint, ihre Seesoldatendetachements abgeben müssen, was für den Dienst um so störender sein muß, als die Schiffe, zum großen Teil wenigstens, ohnehin stark reduzierte Besatzungen an Bord haben. Es fällt dabei auf, daß kein Flaggoffizier den Befehl über diese Schiffe führt, sondern daß sie dem Anscheine nach alle als einzeln detachiert gelten.

— Personal. Der Personalmangel in der Flotte scheint immer empfindlicher zu werden. So wird gemeldet, daß das neu in Dienst gestellte Linienschiff „Connecticut“, dessen Besatzungsstärke 850 Köpfe betragen soll, nur deren 350 hat erhalten können, und daß das fertig gewordene Linienschiff „Minnesota“ wegen Personalmangels vorläufig

Digitized by Google

überhaupt nicht in Dienst gestellt werden kann. Von den Offizieren sollen sich viele schon fünf und sechs Jahre ununterbrochen an Bord befinden, und wichtige Landstellungen können überhaupt nicht besetzt werden. Allerdings spricht hierbei der Grundsatz der Marineverwaltung mit, alle verfügbaren Schiffe in Dienst zu halten. So befinden sich zur Zeit außer den ständigen Verbänden sechs Linienschiffe in Dienst („Connecticut", „Georgia", „Louisiana", „New Jersey", „Rhode Island", „Virginia"). Man erwartet jedoch, daß nach Regelung der Verhältnisse auf Kuba ein Teil der älteren Schiffe außer Dienst gestellt werden wird.

Groß ist auch der Personalmangel bei der Marineinfanterie. Es fehlen zur Zeit 600 Mann an der Etatsstärke, was bei den durch die kubanischen Wirren gesteigerten Ansprüchen an diese Truppe besonders empfindlich ist. Während man aber auf der einen Seite sich der Hoffnung hingibt, daß die kubanische Expedition die Abenteuerlust der jungen Leute beleben und dadurch den Zudrang zur Marineinfanterie erhöhen wird, verliert die Truppe im Westen stark durch die zahlreichen Desertionen, welche der Arbeitermangel in San Francisco hervorruft. Eigene Arbeiteragenten verleiten die Mannschaften durch Anerbieten eines Tagelohnes bis zu 10 Dollars in großer Anzahl zur Fahnenflucht, und der Kommandeur muß Offizierpatrouillen in San Francisco nach den Ausreißern suchen lassen.

— Geschwadertätigkeit. 1. Das Linienschiffgeschwader der atlantischen Flotte war während des verflossenen Monats, soweit nicht Störungen durch Detachierungen nach Kuba eintraten, mit den Herbstschießübungen beschäftigt. Für den Dienst in den westindischen Gewässern sind die der Flotte zugeteilten Kanonenboote und kleinen Kreuzer bestimmt. Sie sind aber, insoweit sie nicht in Kuba gebraucht wurden, in letzter Zeit fast ausschließlich zur Bewachung der Häfen und Zollstationen von San Domingo verwendet und zu diesem Zwecke zu einer „Santo Domingo Division" vereinigt worden, welche besteht aus dem Hilfskreuzer „Dixie" und den Kanonenbooten „Newport", „Don Juan d'Austria", „Marietta", „Dubuque", „Paducah" und „Scorpion".

2. Auf der pazifischen Station hat inzwischen, nachdem der Staatssekretär Root heimgekehrt ist, der Panzerkreuzer „Charleston" an Stelle des Kreuzers „Chicago" die Funktionen des Flaggschiffes übernommen. Der Kreuzer „Marblehead" ist durch den kleinen Kreuzer „Yorktown" ersetzt worden.

3. Die zum Ersatze der aufgelösten Linienschiffsdivision der asiatischen Flotte bestimmte Panzerkreuzerdivision, welche, solange sie die asiatische Station noch nicht erreicht hat, die Bezeichnung „Special Service Squadron" führt, hat verschiedene Häfen des Mittelmeers besucht und dürfte inzwischen den Suezkanal passiert haben.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. Oktober d. Js.:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Scouts:	
„Nebraska"	96,7 %	„California"	95,7 %	„Chester"	47,4 %
„Connecticut"	99,7 =	„South Dakota"	93,7 =	„Birmingham"	47,4 =
„Georgia"	100,0 =	„North Carolina"	61,1 =	„Salem"	47,5 =
„Vermont"	93,6 =	„Montana"	54,3 =		
„Kansas"	91,0 =	„Milwaukee"	98,0 =	Unterseeboote:	
„Minnesota"	96 0 =			Nr. 9 „Octopus"	89,0 %
„Mississippi"	65,5 =			= 10 „Viper"	73,0 =
„Idaho"	62,4 =			= 11 „Cuttlefish"	90,0 =
„New Hampshire"	53,3 =			= 12 „Tarantula"	74,4 =
„Michigan"	0,3 =				

Vom Baubeginn des Linienschiffes „South Carolina" ist noch nichts gemeldet.

2. Die Kosten der Überholung des Linienschiffes „Oregon" werden voraussichtlich 1 Million Dollars übersteigen.

Digitized by Google

3. Der Umbau des Kreuzers „Olympia", welcher für die Aufnahme von 200 Seekadetten eingerichtet werden soll, wird auf 100 000 Dollars veranschlagt.

4. Ein interessantes Experiment wird mit dem kleinen Kreuzer „Detroit" beabsichtigt. Um das Schiff von Charlestown Mass. durch den Lorenzstrom und den kanadischen Kanal nach Detroit überzuführen, plant man, ein Stück des Vorschiffes in Länge von 16 Fuß (etwa 5 m) abzunehmen, um es nach der Ankunft am Bestimmungsorte wieder anzusetzen. Die Kosten dieser Arbeit werden auf 10 000 Dollars geschätzt. Die „Detroit" ist ein Schiff von 2100 Tonnen Deplacement und im Jahre 1891 vom Stapel gelaufen.

5. Der Panzerkreuzer „North Carolina" ist am 6. Oktober zu Newport News vom Stapel gelaufen.

— Torpedowesen. Der Torpedobootszerstörer „Lawrence" soll bei den Schießübungen die besten Erfolge erzielt haben, nämlich mit 9 Schuß 100% Treffer auf eine Entfernung von 1000 Yards (etwa 900 m). Die Übung scheint vom Boote in Fahrt gegen festes Ziel abgehalten worden zu sein; über die Fahrt des Bootes und die Abmessungen der Scheibe liegen jedoch keine Angaben vor.

— Verschiedenes. 1. Das Kriegsdepartement plant eine Zusammenziehung der jetzt über viele Küstenpunkte verteilten Küstenartillerie. Zur Zeit liegen die vorhandenen 126 Kompagnien (darunter 4 Minen- oder Torpedo-Kompagnien) in 45 Forts oder Stationen. Jetzt wird beabsichtigt, nur 28 „Posten" wirklich zu besetzen und die übrigen Stationen als „Unterposten" (sub-posts) nur mit Wachkommandos zur Sicherung des vorhandenen Materials zu versehen. Die Vorteile einer besseren Ausbildung in größerem Verbande und der Befreiung vom administrativen Dienste sowie Ersparnisrücksichten sind für die Änderung maßgebend gewesen.

2. Ein schwerer Orkan, welcher am 26. und 27. September an der südöstlichen atlantischen Küste der Union gewütet hat, hat den Verteidigungswerken und der Werft von Pensacola schweren Schaden zugefügt und mehrere Menschenleben gekostet. Auf der Werft wurden Gebäude umgeweht, Kaistrecken und das hölzerne Schwimmdock durch eine Flutwelle zerstört und außer mehreren Werftfahrzeugen die Kanonenboote „Machias", „Isla de Luzon", „Vixen" und „Gloucester" teils beschädigt, teils auf den Strand gesetzt oder zum Sinken gebracht. Die Reparaturkosten dieser Schiffe werden auf 200 000 bis 300 000, die der Werfteinrichtungen auf über 1 Million Dollars veranschlagt. Außerdem sollen an der Küste 44 Leuchttürme zerstört oder so schwer beschädigt worden sein, daß sie vorläufig unbenutzbar sind.

3. Der Flottenverein hatte zum 6. Oktober zu einem großen „Navy day" in Atlantic City eingeladen, an welchem man außer zahlreichen aktiven und inaktiven höheren Offizieren von Ruf auch den Marinesekretär erwartete. Es sollen über 4000 persönliche Einladungen versandt worden sein. Man geht mit der Absicht um, den „Navy day" zu einer stehenden Einrichtung zu machen, d. h. ihn als Nationalfesttag den bereits bestehenden jährlichen Feiertagen hinzuzufügen, um das Interesse an der Flotte lebendig zu erhalten.

4. Die „Merchant Marine League of the United States" hat vier Preise zu bzw. 400, 300, 200 und 100 Dollars ausgeschrieben für Vorschläge zur Hebung des amerikanischen Überseehandels.

⚜

Italien. Schiffsbewegungen. „Marco Polo", der sich zur Zeit in den japanischen Gewässern befindet, wird durch den kleinen Kreuzer „Vesuvio" auf der ostasiatischen Station abgelöst; letzterer ist bereits auf der Ausreise und hat am 11. Oktober Aden verlassen.

Digitized by Google

Der kleine Kreuzer „Calabria" ist auf der Rückreise von Ostasien am 14. Oktober in Colombo eingetroffen.

Auf der amerikanischen Station befinden sich „Fieramosca" seit 8. Oktober in New York, „Dogali" seit dem 11. Oktober in San Francisco. Das dritte Schiff der Station, „Umbria", hat unvermutet die Heimreise nach Italien angetreten; am 12. Oktober langte das Schiff in Las Palmas an. „Umbria" hatte Ende Juli bei der Einfahrt nach Kingston eine Grundberührung erlitten; obwohl der Kreuzer erst nach 14 Tagen nach völliger Leichterung (mit Hilfe eines deutschen Dampfers) wieder abgebracht wurde, konnten damals nach den offiziellen Meldungen Beschädigungen nicht konstatiert werden. Ob die unerwartete Rückkehr mit diesem Unfall in Verbindung steht, ist nicht bekannt.

Das Kadettenschulschiff „Amerigo Vespucci" war Ende September in Kopenhagen, ging dann nach Leith, Newcastle und liegt zur Zeit vor Portland.

— Material. Am 28. September ist bei Odero in Genua das erste der noch ausstehenden Serie von sechs Hochseetorpedobooten, „Alcione", von Stapel gelaufen.

Auf der Ansaldo-Werft ist der erste der 1905 bewilligten Torpedobootszerstörer, „Bersagliere", am 4. Oktober von Stapel gelassen worden. Die drei Schwesterboote heißen: „Granatiere", „Lanciere", „Artigliere". Die Bauangaben und Armierung der Boote sind folgende: Länge 66 m, Breite 6 m, Tiefgang 1,98 m, Deplacement 375 Tonnen, zwei Dreifach-Expansionsmaschinen, 6000 Pferdestärken, drei Thornycroft-Kessel, Geschwindigkeit von 29 Seemeilen, zwei Schrauben, 80 Tonnen Kohlen, Torpedorohre unbekannt, vier 76 mm-Geschütze.

— Geschwadertätigkeit. Ende September und Anfang Oktober fanden die Preisschießübungen des aktiven Geschwaders und des Reservegeschwaders vor Gallipoli, in der Nähe von Tarent, statt. Die Geschwaderchefs berichteten in sehr anerkennender Weise an den Marineminister, der dann den Besatzungen seine Zufriedenheit mit ihren Leistungen bekannt geben ließ. Von 2000 Schuß wurde mehr als der dritte Teil mit Gefechtsladung abgegeben; irgendwelche Beschädigungen an Material oder Unfälle kamen nicht vor.

— Flottenmanöver. Die Flottenmanöver haben am 10. Oktober in Tarent ihren Anfang genommen. Sie werden im nächsten Heft eingehender behandelt werden.

Rußland. Die fertige Flotte. Das Seekadetten-Schulgeschwader („Sslawa", „Zessarewitsch" und „Bogatyr") besuchte Alexandrowsk und andere Häfen der Murmanküste. Das für den Dienst in den Tropen erbaute Kanonenboot „Chiwinetz" trat die Reise ins Ausland an, um zunächst das Mittelmeer zu besuchen und später im Persischen Golf zu verbleiben. Die Schiffe der Artillerielehrabteilung, „Pamjat Asowa", „Riga", „Abrek" und „Wojewoda" sind am 11. Oktober in die armierte Reserve getreten. Von den Schiffen der Torpedolehrabteilung traten „Europa" und „Afrika" am 10. Oktober in die armierte Reserve, „Nikolajew", Transporter „Wolga" und Torpedoboot „118" stellten außer Dienst.

Von der Lehrabteilung des Kadettenkorps stellten „Admiral Kornilow" und „Knjas Pojarski" außer Dienst. „Almas" trat am 11. Oktober in die armierte Reserve.

— Personal. Den Befehl über die Torpedobootszerstörerflottille des Baltischen Meeres hat Kontreadmiral v. Jessen übernommen, den über die Torpedobootsflottille des Baltischen Meeres Kapitän 1. Ranges Knjasjew.

Der Chef des Stabes des Kronstädter Hafens, Kontreadmiral Petrow, ist zum zweiten Admiral der Baltischen Flotte ernannt.

Digitized by Google

— Budget. Dem Marineminister ist eine Summe von 18 Millionen Rubel über das Budget hinaus zur Verausgabung für Marinezwecke zugewiesen worden.

— Schiffbau. Entgegen der im vorigen Heft gebrachten Mitteilung werden die Beratungen über das Linienschiffsprojekt von Guljajew noch fortgesetzt. Man beabsichtigt den Bau von zwei Linienschiffen zu 20 000 Tonnen und 21 Seemeilen Geschwindigkeit. Die Kosten der auf russischen Werften zu bauenden Schiffe sollen auf 4 Jahre verteilt werden.

Am 20. Oktober lief auf der Galeereninselwerft in St. Petersburg das am 28. April 1905 auf Stapel gelegte Linienschiff „Andrei Perwosswanny" von Stapel. Nach „Kotlin" beträgt das Deplacement 17 400 Tonnen; Geschwindigkeit 18 Seemeilen; Länge 140,21 m, Breite 24,5 m, Tiefgang 8,23 m. Nach derselben Quelle stehen vier der zwölf 20,3 cm-Kanonen in Kasematten (nicht in Türmen, wie bisher angenommen) und erhält das Schiff außer den 7,5 cm-SK. auch eine Anzahl 12 cm-SK. und nur drei Unterwasser-Torpedorohre. Kessel: 25 Belleville.

Für Ende Oktober war in Nikolajew auf der Admiralitätswerft der Stapellauf des zweiten Linienschiffs des vergrößerten „Panteleimon"-Typs, „Ewstafi", geplant, während der Ausbau des ersten dieser Schiffe, „Joann Slatust", das im Sommer von Stapel lief, in Sewastopol weiter fortschreitet.

Auf der Werft in Nikolajewsk ist eine Scheibe — zur Erprobung der Wirkung von Torpedotreffern und Minen — in Form eines Unterwasserteils eines Linienschiffes mit dreifachem Boden hergestellt. Die Schießversuche werden in Sewastopol stattfinden.

— Torpedoboote. Die während des Krieges bestellten kleinen Torpedoboote vom „Nixon"-Typ (100 Tonnen, 24,4 m lang), die den Sommer über im praktischen Geschwader Dienst taten, haben ihre Geeignetheit für die Verwendung zur Küstenverteidigung erwiesen; für den Hochseekampf sind sie ungeeignet.

— Unterseeboote. In Libau fand auf dem Unterseeboot „Sterljad" eine Explosion infolge der Entzündung der Benzingasen statt, bei der ein Mann getötet und vier verwundet wurden.

— Gerichtsverhandlung. Auf Grund der Voruntersuchung sind der frühere Kontreadmiral Nebogatow sowie die früheren Kommandanten des „Imperator Nicolai I.", „Admiral Sjenjawin" und „Apraxin" und der stellvertretende Kommandant des „Orel" wegen Übergabe der Schiffe ohne Kampf dem Kriegsgericht in Kronstadt zur Aburteilung übergeben. Anklage ist ferner erhoben gegen 6 Offiziere des Stabes Nebogatows und 67 andere Offiziere und Ingenieure der genannten Schiffe, weil sie die Übergabe nicht zu verhindern gesucht haben.

Österreich-Ungarn. Schiffsbewegungen. „Kaiser Franz Josef I.", der seit Ende September in Nagasaki liegt, wird in der nächsten Zeit die Rückreise nach Europa antreten. Die „Kaiserin Elisabeth", ein Schwesterschiff, hat bereits Befehl erhalten, sich für die Ausreise nach der ostasiatischen Station vorzubereiten. Beide Kreuzer werden in Singapore zusammentreffen.

Mitte Januar 1907 sollen „St. Georg" und „Szigetvar" in besonderer Mission nach Nordamerika entsandt werden, um den im Frühjahr dieses Jahres in Österreich abgestatteten Besuch der amerikanischen Kriegsschiffe zu erwidern.

Die kürzlich als Stationsyacht umgebaute Yacht „Lakroma" ist als Stationär für Konstantinopel in Aussicht genommen.

— Geschwader. Nach Außerdienststellung der für die Dauer der Übungsperiode besonders in Dienst gestellten Schiffe sind die heimischen Geschwader folgendermaßen zusammengesetzt:

Digitized by Google

Aktives Geschwader: Linienschiffe „Erzherzog Karl“ (Flaggschiff des Kontreadmirals Ritter von Jedina), „Arpad“, „Babenberg“; Panzerkreuzer „St. Georg“; kleiner Kreuzer „Szigetvar“; ferner die Torpedofahrzeuge „Trabant“, „Ulan“, „Anaconda“ und neun Torpedoboote 2. Klasse.

Reservegeschwader: Linienschiffe „Monarch“ (Flaggschiff des Kontreadmirals Haus), „Wien“, „Budapest“ und Panzerkreuzer „Kaiser Karl VI.“.

— Manöver. Nach Schluß der Flottenmanöver erließ der Marinekommmandant, Admiral Graf Montecuccoli, einen Admiralitätsbefehl, der die Zufriedenheit des Erzherzog-Thronfolgers Franz Ferdinand d'Este mit den Leistungen der Flotte zur allgemeinen Kenntnis brachte. Der Tagesbefehl hob besonders hervor, daß die guten Resultate der Ausbildung trotz der geringen zur Verfügung stehenden Mittel zustande gekommen seien. Der Thronfolger erkannte an, daß in der letzten Zeit zwar etwas für die Marine getan worden sei, erklärte aber, daß diese Aufwendungen nicht genügten. Er wünsche, daß die Flotte so stark würde, daß sie sich nicht auf die Verteidigung einzelner Küstenstrecken zu beschränken brauche, sondern in der Lage sei, einen eventuellen Gegner in See aufzusuchen und zu schlagen. — Diese Äußerungen haben in Italien, besonders in Marinekreisen, lebhaftes Aufsehen erregt, umsomehr, als die Anlage der österreichischen Flottenmanöver selbst und tendenziöse falsche Ausstreuungen über die Aufbringung eines österreichischen Torpedobootes durch italienische Torpedoboote vor Ancona schon seit längerer Zeit eine gewisse Erregung in Italien verursacht hatten. Die Stimmung zeigt sich deutlich in zahlreichen Leitartikeln über das momentane Verhältnis Österreich-Ungarns zu Italien, in den aufgestellten Vergleichen zwischen den beiden Marinen, in den Interviews italienischer Admirale und in den in der Kammer angekündigten Interpellationen.

— Budget. Das Marinebudget Österreich-Ungarns gliederte sich bisher im allgemeinen in ein Ordinarium von rund 42 Millionen Kronen und ein Extraordinarium von etwa 10 Millionen Kronen. In beiden Teilen sind einzelne Titel für Instandhaltung des Materials, Neubauten und Armierung enthalten. Außer diesen Mitteln stand der Marineverwaltung ein Extrakredit für Neubauten zur Verfügung; für die Jahre 1904, 1905, 1906 betrug dieser Extrakredit zusammen 64 Millionen Kronen, für 1907 soll er 11 Millionen Kronen betragen und für 1908 und 1909 werden je 22,5 Millionen Kronen in Aussicht genommen. In den verflossenen Jahren wurden nun die obengenannten Titel im Ordinarium und Extraordinarium von dem Extrakredit abgesetzt, dadurch die eigentlich beabsichtigte Erhöhung des Totalbudgets wieder beträchtlich verringert. Mit diesem System soll in Zukunft gebrochen werden.

Um den Delegierten Gelegenheit zu geben, sich mit den Verhältnissen der Kriegsmarine an Ort und Stelle vertraut zu machen, ist vor dem Zusammentritt der Delegation ein Besuch des Geschwaders, der Häfen und sonstigen Marineetablissements geplant.

Dänemark. Das Vermessungsschiff „Marstrand“ hat am 22. September außer Dienst gestellt. Das Übungsgeschwader ist am 27. September aufgelöst, die Schiffe desselben sind am 29. außer Dienst gestellt worden. Kanonenboot „Guldborgsund“ ist am 5. Oktober zum Fischereischutz in der Ostsee und im Skagerrak in Dienst gestellt und hat Kopenhagen am gleichen Tage verlassen. Am 15. Oktober hat der Kreuzer „Hjemdal“ für die Winterfahrt in Dienst gestellt und am 17. Oktober die Mittelmeerreise angetreten.

In dem dem Reichstage vorgelegten Etatvoranschlag für 1907/08 werden für die Marine gefordert:

Im ordentlichen Etat	7 391 742,71 Kronen,
im außerordentlichen Etat	368 000,— „

Digitized by Google

Von dem ersteren Betrage entfallen auf die dem Marineministerium unterstellten Institutionen 2 009 242,45 Kronen, so daß für die Marine 5 382 500,26 Kronen bleiben. Unter den Ausgaben für Werftbetrieb sind aufgeführt:

Für Fortsetzung d. Baues d. Panzerschiffes „Peder Skram"	1 211 500,—	Kronen,
" Instandhaltung der Schiffe und Fahrzeuge . . .	679 800,—	"
" " des Marineinventars usw.	146 480,—	"
" " der Werft und ihres Inventars . .	142 250,—	"
" Betriebskosten der Werft	193 250,—	"
" Beschaffung und Instandhaltung der Artillerie und Handwaffen, zu Versuchen	72 700,—	"
" Beschaffung von Seeminen	159 100,—	"

Die außerordentlichen Ausgaben sind bestimmt:

Für Änderungen älterer Kriegsschiffe	17 000,—	"
" Beschaffung d. Munition f. „Peder Skram" (1. Rate)	215 000,—	"
" Beschaffung von Seeminen	99 000,—	"
" Änderung der Armierung des Panzerschiffes „Iver Hvitfeldt"	22 500,—	"

Am 9. Oktober sind fünf dänische Marine-Unterleutnants der Reserve, frühere Steuerleute, nach Siam abgereist, um dort als Kommandanten für die neu beschafften Torpedoboote Dienste zu tun. Sie sind auf 3 Jahre verpflichtet und erhalten ein Monatsgehalt von 350 Ticals (etwa 900 Mark), nach Ablauf der 3 Jahre eine Gratifikation in Höhe von 2000 Kronen und freie Heimfahrt.

⚜

Schweden. Flottenmanöver. In der Zeit vom 16. bis 18. September haben die schwedischen Flottenmanöver stattgefunden. Es sollte festgestellt werden, ob die Einfahrt nach Stockholm forciert werden kann. Zu diesem Zwecke waren zwei Flotten gebildet, von denen die eine, aus 1 Panzerschiff, 3 Torpedokreuzern, 12 Torpedobooten, 1 Kanonenboot, dem Unterseeboot und 1 Minenleger bestehend, die Einfahrt verteidigen, die andere, aus 6 Panzerfahrzeugen, 2 Torpedojägern, 1 Kanonenboot und mehreren kleineren Booten zusammengesetzt, die Einfahrt forcieren sollte. Wenn es auch der angreifenden Flotte gelungen ist, ihre Aufgabe zu lösen, so wird dies, wie in der Kritik zum Ausdruck gebracht ist, im Ernstfalle kaum ausführbar sein, weil der Angreifer nicht so schnell und mit so geringen Verlusten vordringen könnte, wie es gelegentlich der Manöver der Fall war. Von Bedeutung war das Mitwirken und die Tätigkeit des Unterseebootes, welches sich in diesem Jahre zum erstenmal an den Manövern beteiligte; nicht weniger als vier Panzerschiffe soll es beschossen haben. In der Kritik wird Vermehrung der Unterseeboote, Erhöhung der Seetüchtigkeit der Torpedoboote und weitere Entwicklung des Minenwesens als notwendig bezeichnet.

Für die Erfindung eines Mittels zur Bestimmung der Laufbahn des Torpedos bei Nacht und einer Netzscheere für Torpedonetze ist ein Preis von 1590 Kronen ausgesetzt worden. Mit den eingereichten Vorschlägen werden zur Zeit Versuche angestellt.

Auf Befehl des Königs ist ein besonderes Komitee für Schiffsneubauten gebildet worden. Ferner soll eine aus fünf Personen bestehende Kommission Vorschläge zur Neuorganisation der Seekriegsschule ausarbeiten. Die zur Zeit gültige Organisation datiert vom Jahre 1867. Die Veränderungen im Seekriegswesen und die neu eingeführte Schulordnung sollen dabei in Betracht gezogen werden.

Die Regierung hat der Lindholm-Werft in Gothenburg und der Werft von Kockum in Malmö den Bau je eines Torpedojägers zum Preise von 1 000 000 bzw. 1 010 000 Kronen übertragen.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Die Darstellung der Kämpfe in Südwestafrika.

Im „Militär-Wochenblatt" vom 11. Oktober wird gegen die im Oktoberheft der „Marine-Rundschau" enthaltene Kritik über die „Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde" Heft I und II betreffend Südwestafrika Verwahrung eingelegt. Weil die Form, in der diese Verwahrung vorgenommen wird, für den Meinungsaustausch über eine der Öffentlichkeit übergebene, populär gehaltene Schrift ungewöhnlich ist und weil sich die Auslassung im „Militär-Wochenblatt" gegen die „Marine-Rundschau" selbst wendet, sieht sich die Schriftleitung veranlaßt, kurz folgendes zu erwidern:

Wie jede andere unabhängige Schriftleitung muß auch diejenige der „Marine-Rundschau" sich das Kritikrecht über eine im Buchhandel käufliche Veröffentlichung wahren, und zwar läßt sie sich bei dieser Kritik ohne Ansehen der Person des Verfassers lediglich von rein sachlichen Gesichtspunkten leiten. Auch die „Marine-Rundschau" ist also eine Freundin freimütiger Kritik und hat eine solche im Oktoberheft bei der Besprechung der „Vierteljahrshefte" üben lassen. Wenn jedoch die „Vierteljahrshefte" auf der einen Seite ihrem eigenen Vorwort nach aus Mangel an erforderlichem Quellenstoff noch keine völlig erschöpfende Bearbeitung darstellen und nur in gemeinverständlicher Form ein anschauliches Bild des entsagungsvollen Lebens der Truppen im Felde und ihres tapferen Verhaltens im Gefecht geben wollen, auf der anderen aber trotzdem schon Geschichte schreiben und kritisch Lob und Tadel verteilen zu müssen glauben, so vermag ihnen die „Marine-Rundschau" darin nicht zu folgen. Sie vermag dies umsoweniger, als der ganze Verlauf des Südwestafrika-Feldzuges klar gezeigt hat, wie wenig heimische Erfahrungen und Anschauungen auf einen so eigenartigen und dem Heere bisher völlig fremd gewesenen Kriegsschauplatz und Gegner Anwendung finden dürfen. Im Kriege entscheidet vor allen Dingen der Erfolg über die Richtigkeit einer Maßnahme; aber selbst wenn man den Erfolg der Maßnahmen Gudewills ausschaltet, wird ein unbefangener, mit den Verhältnissen in Südwestafrika zu Beginn des Aufstandes bekannter Beurteiler dem Kapitän Gudewill nicht, wie es in den „Vierteljahrsheften" und noch schärfer in dem „Militär-Wochenblatt" geschehen ist, einen Mangel an selbsttätigem Handeln oder kühner Führung zum Vorwurf machen können. Und schon wenn unser Mitarbeiter nur deshalb zur Feder gegriffen hätte, um einen in der Erde ruhenden Kameraden gegen diesen schweren Vorwurf zu verteidigen, würde die „Marine-Rundschau" ihm gern ihre Spalten geöffnet haben. Ein Plädieren auf mildernde Umstände kann nach der Fassung der Ausführungen im Oktoberheft nicht in Frage kommen.

Für nicht richtig hält es die „Marine-Rundschau" ferner, daß „weitere Marinekreise" in die Diskussion hineingezogen werden; denn ganz abgesehen davon, daß eine erste kurze empfehlende Buchankündigung nicht als Ausdruck der Ansicht eines größeren Leserpublikums angesprochen werden kann, steht eine solche Hineinziehung mit der auch im „Militär-Wochenblatt" vertretenen Auffassung, daß es sich lediglich um den sachlichen Meinungsaustausch von zwei nichtamtlichen Fachzeitschriften handelt, in Widerspruch.

Die „Marine-Rundschau" hätte es dagegen dankbar begrüßt, wenn auf die sachlichen Ausstellungen ihres Kritikers an den „Vierteljahrsheften" I und II sachlich

Digitized by Google

näher und überzeugender, als es im „Militär-Wochenblatt“ geschehen, eingegangen wäre; aus dem Erwiderten aber hat sie nicht den Eindruck gewinnen können, daß diese Ausstellungen widerlegt sind.*)

Auch für die „Marine-Rundschau“, welche nicht ihre Besprechung, sondern die Anlage der „Vierteljahrshefte“ I und II als die Ursache der ihr selbst unwillkommenen Auseinandersetzung ansieht, ist diese Angelegenheit damit endgültig erledigt.

Die Schriftleitung.

---

*) Zur Begründung dieser Auffassung sei im Anschluß an die Ausführungen im Oktoberheft nur folgendes gesagt:

1. Die Erwiderung im „Militär-Wochenblatt“ klärt die unseres Erachtens nach sehr wichtige Differenz in der Zahl der in Karibib von Gygas vorgefundenen waffenfähigen Männer nicht auf.
2. Auch jetzt will es uns noch als ein Glück erscheinen, daß der Korvettenkapitän Gudewill von seiner ursprünglichen Absicht, mit etwa 100 Mann von der bis dahin gefährdeten Kopfstation Karibib aus eine bis Okahandja vorgeschobene Truppe von etwa 200 Mann entsetzen zu wollen, rechtzeitig zurückgekommen ist; auf keinen Fall aber sollten seine bezüglichen Überlegungen als Beweis für eine angebliche Unterlassungssünde angezogen werden.
3. Wir vermissen die Berücksichtigung der von der Heimat an Gudewill ergangenen Anweisung, bis zu dem Eintreffen von Verstärkungen nicht über Karibib hinauszugehen, sowohl in den „Vierteljahrsheften“ wie im „Militär-Wochenblatt“.
4. Bei einem etwaigen Versuch zum Entsatz Okahandjas wäre Gygas mit seinen etwa 100 Mann genau so verschwunden gewesen, wie Zülow mit seinen etwa 200, und dafür wäre außerdem noch die Sicherheit Karibibs und seiner Verbindung mit der Küste auf das äußerste gefährdet, so daß also Gudewill dem ihm gewordenen Auftrage nicht nachgekommen wäre.
5. Selbst wenn man aber die Ansicht der „Vierteljahrshefte“ und die Ausführungen im „Militär-Wochenblatt“ als richtig ansieht, daß nämlich der Versuch des Entsatzes von Okahandja hätte unternommen werden müssen, so hätte sich doch schon nach 12 Stunden das Unnötige dieses Versuches herausgestellt, denn am 21. abends traf die „Habicht“-Verstärkung in Karibib ein, und bereits am 22. morgens ging von Zülow die Nachricht ein, daß er Okahandja vor mehreren Tagen erreicht und entsetzt habe; in den „Vierteljahrsheften“ und im „Militär-Wochenblatt“ hätte also konsequenterweise auf die Kritik über eine „durch die Tatsachen überholte“ Angelegenheit verzichtet werden müssen. Tatsächlich hat doch die Unterlassung des Entsatzversuches nur günstig auf die Gesamtlage eingewirkt, während allerdings das Franke-Telegramm aus Omaruru eine erhebliche Störung der Operationen verursachte. Die verschiedenartige Behandlung beider Vorfälle muß aber umsomehr auffallen, als die „Vierteljahrshefte“ nach der Ausführung im „Militär-Wochenblatt“ ausschließlich die Kämpfe in Südwestafrika beschreiben wollen; als Kampf aber charakterisiert sich zweifellos die dem Telegramm nach sehr harte Bedrängung Frankes in dem eroberten Omaruru weit mehr als die von uns als richtig bezeichnete Unterlassung eines Versuches, Okahandja von Karibib aus zu entsetzen.
6. Die Vermutung unseres Kritikers, daß die „Vierteljahrshefte“ trotz ihres generellen Titels die Erlebnisse der „Habicht“-Leute deshalb so außerordentlich kurz abgetan haben, weil sie schon in den „Marine-Rundschau“-Heften besprochen seien, wird im „Militär-Wochenblatt“ als richtig bezeichnet; damit ist aber das Fehlen eines entsprechenden Hinweises im Vorwort oder Text der „Vierteljahrshefte“ keineswegs begründet.

Digitized by Google

Ein Beitrag zur Geschichte der Fahrt des zweiten pazifischen Geschwaders nach Ostasien.

Einen sehr wertvollen Beitrag zu den bisher bekannt gewordenen recht spärlichen Nachrichten über den Marsch der Flotte Rojestwenskis nach Ostasien liefert das kürzlich veröffentlichte Tagebuch*) des Schiffbauingenieurs Politowski, eines der sechs Bauingenieure des zweiten pazifischen Geschwaders, der, zum Stabe Rojestwenskis gehörend, die Reise auf dem „Ssuworow" mitmachte und bei Tsuschima den Tod fand. Obgleich Politowski vor dieser Reise nicht längere Zeit an Bord eingeschifft war, so bieten doch die an seine Gattin gerichteten Briefe ein sehr klares Bild auch von dem Verlauf des Marsches in seemännischer und militärischer Beziehung; nicht nur auf die vielfachen Havarien, denen der Verfasser naturgemäß seine Hauptaufmerksamkeit zuzuwenden hatte, sondern auch auf die Ausbildung und Disziplin der Besatzungen, den Geist des Offizierkorps, die Handhabung der Neutralitätsgesetze, das Nachrichtenwesen und vieles andere wirft die Darstellung Politowskis Streiflichter, die in nicht geringem Maße dazu beitragen, dem Leser die auf die Reise folgende Katastrophe in ihren Ursachen verständlicher zu machen. Bewundernswert ist das klare und zutreffende Urteil, das der dreißigjährige Verfasser selbst über ihm ferner liegende Fragen der Kriegführung abgibt und das ihn die kommende Katastrophe vorausahnen läßt.

Im folgenden seien zur Veranschaulichung des Wertes des Buches einzelne Punkte herausgegriffen und dabei solche Tatsachen kurz zusammengestellt, die geeignet sind, den Bericht über den Marsch des zweiten pazifischen Geschwaders, wie er im „Nauticus 1906" gegeben ist, zu vervollständigen. Auf diese Weise wird die Bedeutung des Buches am besten beleuchtet.

Die Ausführung des Marsches.

Über Ankunft und Abfahrt beim Anlaufen der einzelnen Häfen gibt Politowski einwandfreie Daten.

Der Marsch wurde, besonders auf der Strecke bis Madagaskar, ganz erheblich dadurch verzögert, daß bei eintretender Havarie auf einem der Schiffe stets die ganze Flotte stoppte und häufig stundenlang, nicht selten die ganze Nacht, gestoppt liegen blieb, was bei der großen Zahl der Havarien (s. u.) einen ganz außerordentlichen Zeitverlust bedeutete.

Beim Ansteuern von Gabun erreichte die Flotte zunächst einen 30 Seemeilen südlich gelegenen Punkt der Küste (südlich vom Äquator). Erst nachdem das Transportschiff „Roland" die Küste rekognosziert hatte, war eine Ortsbestimmung möglich, worauf der Ankerplatz angesteuert wurde.

In der Lüderitzbucht konnten nur die Linienschiffe ankern, die Kreuzer verblieben wegen Platzmangels in See. Das Kohlennehmen wurde lange Zeit durch schwere See verhindert.

Auf der Fahrt von Madagaskar nach Ostasien, und später von Hongay an, wurden die Torpedoboote längere Zeit in Schlepp genommen; bei dem starken Seegang brachen nicht selten die Trossen (am 9. März z. B. sechsmal); ein Boot blieb stets klar als Wachboot. Auf der ersteren Fahrt betrug die Geschwindigkeit wechselnd 5 bis 8 Seemeilen.

Während dieses Teiles der Reise bildete „Oleg" mit einigen Kreuzern die Vorhut, die übrigen Kreuzer die Nachhut; Linienschiffe, Torpedoboote und Transporter marschierten in der Mitte.

Kurz vor dem Erreichen der Kamranh-Bucht wurden anscheinend Befehle für den Fall einer Schlacht ausgegeben. „Oleg" und „Aurora" sollten die Linienschiffe

*) From Libau to Tsushima. By the late Eugène S. Politovsky. London, John Murray. Albemarle Street W. 1906.

Digitized by Google

unterstützen, die übrigen Kreuzer die Transporter schützen und mit ihnen die Kamranh-Bucht zu erreichen suchen. Um die Vereinigung mit Nebogatow zu erleichtern, wurden diesem „Jemtschug", „Ismrud", „Dniepr" und „Rion" am 7. Mai entgegengesandt.

Nach Aussage Politowskis hatte Rojestwenski die Absicht, nach Entlassen der Transporter vor dem Yangtse, vor Ankunft in Wladiwostok ein Zusammentreffen mit den Japanern herbeizuführen.

Vorsichtsmaßregeln.

Ein lebhaftes Bild geben die Schilderungen Politowskis von der in der Flotte herrschenden Nervosität mit Bezug auf überraschende Angriffe der Japaner, sei es durch Minenunternehmungen, sei es durch Torpedoboote und mit Torpedorohren ausgerüstete Dampfer, die während der ganzen Reise überall vermutet wurden.*) Schon bei Bornholm werden japanische Minen erwartet, denn „japanische Offiziere sind nach Schweden gegangen und haben geschworen, die Flotte um jeden Preis zu zerstören". Schon hier sind die Geschütze geladen, und die Mannschaft schläft angekleidet in ihrer Nähe. Handelsschiffe werden in der Ostsee durch vorauffahrende Torpedoboote genötigt, aus der Kurslinie der Flotte nach den Seiten auszuweichen; die Geschütze werden auf jedes passierende Handelsschiff gerichtet, um sofort das Feuer eröffnen zu können. Im Kattegatt werden von einem Schiff zwei Ballons gesichtet, deren Erscheinen Anlaß zu der Frage gibt: Können es die Japaner sein? Bezeichnend für die vor dem Huller Ereignis an Bord herrschende Stimmung ist folgende am 20. Oktober 1905 abends geschriebene Darstellung: Panische Furcht herrscht an Bord. Jeder späht aufmerksam in die See hinaus. Das Wetter ist herrlich; es ist warm, der Mond scheint. Der kleinste verdächtige Punkt auf der Wasserfläche wird sorgfältig beobachtet. Die Geschütze sind geladen, die Besatzung ist an Deck; eine Hälfte schläft angekleidet an den Geschützen; die andere Hälfte wird Wache halten. Und am 21.: Schon früh am Abend waren alle in einem Zustand nervöser Spannung und Furcht, . . . und dann folgt eine ergreifende Schilderung der Hull-Affäre, mit der Meldung vom Sichten der vier abgeblendeten Torpedoboote beginnend, mit der Beschießung der Fischerfahrzeuge und der „Aurora" endend. Diese hatte vier Unterwasserschußlöcher und eine Beschädigung der Schornsteine davongetragen, der Kaplan war schwer, ein Geschützführer leicht verwundet. „Der einzige Trost ist der, daß wir gut geschossen haben", so schließt Politowski diese Darstellung. Auch weiterhin wird von den Besatzungen Kriegswache gegangen, und soweit es der Verkehr in den durchkreuzten Gewässern gestattet, auch ganz oder teilweise abgeblendet gefahren. Fast in jedem der angelaufenen Häfen werden japanische Agenten und Spione gesehen oder wenigstens vermutet. In Nossi-Bé kommt sogar ein „japanischer Spion" an Bord des „Ssuworow", ohne daß man es indes für nötig hält, ihn festzunehmen. Während des ganzen Marsches um Afrika und später bei der Durchquerung des Indischen Ozeans wird jedes gleichen Kurs mit der Flotte segelnde oder auch nur zeitweise auftauchende Schiff für einen Japaner angesehen; auf dem letzteren Teil der Reise fühlt man sich dauernd verfolgt von mehreren Fahrzeugen. Als die Flotte in der Bucht von Tang-tang bei Ste. Marie abgeblendet und mit Torpedoschutznetzen liegt, wird vom „Nachimow" ein Funkentelegramm „japanischer Herkunft" entziffert: „Die russische Flotte liegt ohne Lichter auf der Reede von Ste. Marie". Ein Angriff wird daher jede Nacht erwartet. Vor der Ankunft bei Madagaskar wird ein Signal der „Kamtschatka" über ihre Geschwindigkeit auf dem „Ssuworow" falsch aufgeschlagen als: „Sehen Sie die Torpedoboote?" Es folgt allgemeiner Alarm. Viele ähnliche Beispiele veranschaulichen die Offiziere und Mannschaften in gleicher Weise beherrschende Nervosität. Ganz bestimmte Meldungen

*) Daß solche Vorsichtsmaßregeln an sich, auch fern vom Kriegsschauplatz, in heutiger Zeit durchaus am Platze sind, ergibt sich schon aus der Überlegung, wie leicht es ist, einen Dampfer mit einigen Torpedorohren auszurüsten und ihn nachts zu einer Fischerflottille stoßen zu lassen. Die Verspottung der russischen Flotte und Rojestwenskis durch die Presse schon wegen des Gedankens an einen japanischen Angriff war somit durchaus nicht gerechtfertigt.

Digitized by Google

über Zahl und Art gesichteter japanischer Schiffe — vielfach allerdings von seiten der Transporter — sind keineswegs selten. Bei den Seyschellen, bei den Chagos-Inseln werden wiederum Angriffe erwartet; in der Nacht des Passierens der letzteren Inseln werden alle Scheinwerfer angestellt; im übrigen wird aber auf dieser Strecke der Reise wieder mit allen Lichtern gefahren. In der Malakkastraße wird eine besondere Marschordnung eingenommen: die Transportschiffe fahren in der Mitte, die Linienschiffe rechts, die Kreuzer links davon; hier wird auch wieder abgeblendet, und auch das Innere des Schiffes hält man dunkel, damit die an die Geschütze eilenden Mannschaften sofort an die Dunkelheit gewöhnt sind. Nunmehr werden stündlich Unternehmungen der Japaner, spätestens solche vor der Kamranh-Bucht erwartet. Für den 9. April glaubt auch Rojestwenski einer Schlacht entgegensehen zu müssen.

Die eine der beiden Einfahrten zur Kamranh-Bucht wird durch eine provisorische Sperre geschlossen; auch hier argwöhnt man japanische Angriffe; demgegenüber scheint es wieder unerklärlich, daß die weit ausgedehnte Bucht mit ihren Schlupfwinkeln nicht durch Torpedoboote abgesucht wird, so daß plötzlich bei der Flotte ein unbekannter Dampfer auftauchen kann, der in der inneren Bucht zu Anker gelegen hat.

Bei Annäherung des dritten Geschwaders wird der vorausfahrende und Verbindung mit dem „Ssuworow" suchende „Monomach", um sich gegen eine Überraschung durch die Japaner zu sichern, zur Mitteilung des Namens seines ersten Offiziers aufgefordert.

In der Kamranh-Bucht werden die Schiffe für das Gefecht hergerichtet, zum Teil in sehr weitgehender Weise („Nachimow" entfernte die hölzernen Wände und Möbel der Offizierskammern). Traversen aus Ketten, Torpedonetzen, Kohlen, Trossen und Hängematten werden hergerichtet.

Havarien.

Eine sehr eingehende Darstellung gibt Politowski von den zahlreichen Havarien, mit deren Beseitigung er fast Tag für Tag beschäftigt ist. Meist handelt es sich um Beschädigungen der Maschinen, sehr oft um solche der Rudermaschinen und des Steuergeschirrs, nicht selten um Brechen des Bootsdavits, wiederholt um Zusammenstöße von Torpedobootszerstörern. Viel Sorge machte im Beginn der Reise der Transporter „Malay", der so oft havariert ist, daß man böswillige Beschädigung annehmen zu müssen glaubt, und mitten in See den Kapitän durch einen Offizier des „Ssuworow" ersetzt. Auch auf „Orel" vermutete man einen Missetäter, der mit verbrecherischer Hand Beschädigungen verursacht. Die „Borodino"-Klasse zeigt so viele Mängel, daß der Flottenbauingenieur einen Bericht über sie zu verfassen sich genötigt sieht, von dem er selbst sagt: „Viele werden darüber entrüstet sein, und ich werde sie mir dadurch zu Feinden machen". Von den Torpedobootszerstörern sagt Politowski: „Je weiter wir kommen, um so geringer wird ihre Zahl; die zurückbleibenden haben schadhafte Kessel, so daß sie ihre volle Geschwindigkeit nicht erreichen können". Sehr schwierig gestalten sich häufig die Unterwasserarbeiten (z. B. bei Havarien am Ruder) auf hoher See bei starker Dünung, wobei die Taucher durch das schlingernde Schiff und das schlagende Ruder ernstlich gefährdet sind. Dabei stehen Posten mit geladenen Gewehren bereit, um die sich den Tauchern nähernden Haifische zu vertreiben.

Gegen Ende der Reise nimmt die Zahl der Havarien ab. — Nebogatow berichtet bei seiner Ankunft dem Flottenchef, seine Fahrt sei ohne wesentliche Havarien und Zusammenbrüche verlaufen.

Kohlenübernahme.

Die Kohlenversorgung und -übernahme stand während des größten Teiles der Reise im Vordergrund des Interesses. Politowski berichtet, daß sie häufig das Hauptgesprächsthema bildete. Geldpreise wurden für das am besten kohlende Schiff ausgesetzt. Bereits auf dem ersten Teil des Marsches wurden die Schiffe so mit Kohlen belastet, daß die Seeeigenschaften darunter litten; noch in der Nähe des Feindes werden

Digitized by Google

bei den Geschützständen Kohlen angehäuft. Auf dem Flaggschiff waren Offizierskammern und Messe zeitweise mit Kohlen gefüllt. — Eine gewisse Übung scheint man allmählich im Kohlen mit den Schiffsbooten erlangt zu haben, das auch bei hoher Dünung ausgeführt wurde, selbst wenn das Aus- und Einsetzen der Boote mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpft war, wodurch Verluste an Booten verursacht wurden.

Kurz vor Ankunft in der Kamranh-Bucht wird von einem „Skandal" auf dem „Alexander III." berichtet, der nur noch 350 t Kohlen an Bord hatte, während 900 t gemeldet waren.

Ausbildung.

Nach der Darstellung Politowskis scheinen bis zur Ankunft in Madagaskar Übungen im Verbande kaum vorgekommen zu sein. Jedoch scheinen solche einzelner Schiffe im Gefechtsdienst stattgefunden zu haben; so übte der „Sjuworow" am 15. November abends das Steuern mit den verschiedenen Rudern und den Übergang von einem zum anderen. Dabei rammte er infolge eines Versagers beinahe den „Orel". Die Ausbildung in der Kenntnis und Bedienung des Schiffes und seiner Einrichtungen erscheint in einem sehr trüben Licht durch die Mitteilungen Politowskis über das Vollaufen einer Abteilung und Eindringen von Wasser in den Maschinenraum des „Sjuworow" infolge Öffnens eines falschen Ventils (im Januar 1905), sowie über einen Streit der Unterleutnants des Flaggschiffes betreffend die Zahl und Lage der Kessel (im März 1905), wozu Politowski bemerkt, daß die Unterleutnants auf Befehl des Admirals Wache im Heizraum zu gehen hatten.

Am 26. Januar 1905 fand bei Nossi-Bé die erste Schießübung seit dem Verlassen von Reval statt. Dabei wurde eine Kollision des „Borodino" und „Alexander III." nur mit Mühe vermieden.

Weitere Schieß- und Evolutionsübungen wurden am 31. Januar und am 1. Februar, am 7. und 8. Februar abgehalten. Am 1. Februar wurde kein Treffer erzielt, am 8. gefährdete der „Sjuworow" beim Evolutionieren den „Kuban". Während der Schießübung wurden die mit Torpedorohren armierten Boote zu Übungen detachiert. Auch ein allgemeines Bootswettrudern wurde im Februar veranstaltet.

Von einer systematischen Ausbildung der Schiffe und des Verbandes weiß der Verfasser nichts zu berichten.

Disziplin.

Von der Disziplin und dem in der Flotte herrschenden Geiste geben die Aufzeichnungen Politowskis ein gutes Bild. Die Disziplin scheint nicht durchweg so schlecht gewesen zu sein, wie anfangs verlautete; auf einigen Schiffen, wie z. B. auf „Orel", scheint sie allerdings besonders mangelhaft gewesen zu sein; die Schuld daran wird teilweise dem Kommandanten zugeschrieben. Die Maßregeln des Flottenchefs zur Aufrechterhaltung der Disziplin waren zwar durchgreifend, aber nicht so hart, wie vielfach berichtet wurde. Rojestwenski griff öfters persönlich ein, so z. B. auf dem „Orel" am 2. Mai, als Unruhen unter der Mannschaft wegen des Essens ausgebrochen waren. Als in Libreville gegen den Befehl des Admirals drei Offiziere des „Donskoi" nach Sonnenuntergang an Land gehen, werden sie sofort zur Aburteilung zurückgesandt, der Kommandant erhält eine Rüge, der wachhabende Offizier Arrest. Auf den Transportern („Meteor", „Roland", „Irtisch", „Malay", „Terek") brechen gelegentlich Unruhen und Meutereien aus, die aber immer sofort unterdrückt werden; auch auf „Nachimow" findet eine Reihe von Insubordinationen infolge der mangelhaften Verpflegung statt.

Auch der Geist, der die Besatzungen beseelt, ist auf den einzelnen Schiffen verschieden; im allgemeinen wird die Stimmung immer gedrückter, je weiter die Reise fortschreitet, je mehr die Besatzungen unter der Eintönigkeit der langen, anstrengenden Seefahrt leiden und je ungünstiger die Nachrichten aus Ostasien (Übergabe Port Arthurs usw.) lauten. Auf einzelnen Schiffen, vor allem auf „Borodino" und „Oleg", verstehen es die Vorgesetzten, durch anregende Beschäftigung von Offizieren und Mann-

Digitized by Google

schaften sowie durch besondere Fürsorge für die Verpflegung und das Wohlbefinden der Besatzung diese bei gutem Geiste zu erhalten. Auf den Geist, der das Offizierkorps im allgemeinen beseelte, wirft die Darstellung des Verfassers allerdings ein sehr trübes Licht: Trunk und Spiel sowie häßliche Streitereien unter den Offizieren scheinen an der Tagesordnung gewesen zu sein. Das Gefühl des Vertrauens auf die Leistungsfähigkeit der Flotte scheint völlig gefehlt zu haben; an Stelle dessen trat widerwärtige Selbstüberhebung und ein gewisses Vertrauen auf den Schutz, den das neue Material der „Borodino"-Klasse in der Schlacht gewähren würde.

Bezeichnend ist die Äußerung Politowskis, „manche der Kommandanten des Geschwaders Rebogatows seien Gegenstand des Spottes bei den Offizieren!" Der Kommandant des „Ural" schlägt schon am 19. Mai Übergabe an die Japaner ohne Kampf vor. Viele ähnliche Punkte lassen sich anführen, die geeignet sind, das trübe Bild zu vervollständigen.

Nachrichtenwesen.

Ganz eigentümlich muten den Leser die Mitteilungen Politowskis über das Nachrichtenwesen in der russischen Flotte an, und zwar sowohl, soweit es sich um die dienstliche Orientierung durch die Admiralität, als auch um die Fürsorge für die private Nachrichtenübermittlung an die Besatzungen handelt. Über die Vorgänge auf dem Kriegsschauplatz scheinen dienstliche Nachrichten überhaupt nicht eingegangen zu sein, ebensowenig solche, welche die Reise Rebogatows und das Zusammentreffen mit diesem betrafen. Daß in der ersten Zeit von der Flotte aus kein Telegramm ohne Zensur gesandt werden durfte, scheint erklärlich, da man den Zeitpunkt des Eintreffens der Flotte im Belt und im Kanal zu verheimlichen wünschte; ebenso war es notwendig, die Besatzungen solange als möglich über die anzulaufenden Häfen im unklaren zu lassen, um diese möglichst unerwartet zu erreichen. Der Mangel an Nachrichten veranlaßt die Offiziere, sich solche auf die verschiedenste Weise zu verschaffen; so bitten sie in Libreville, wo nicht einmal die Telegramme der Telegraphenagenturen erhältlich sind, die „Nowoje Wremja" um telegraphische Übermittlung von Nachrichten über den Krieg ersuchen zu dürfen. Rojestwenski schlägt dies ab, erbittet dafür aber selbst von Admiral Wirenius telegraphische Nachrichten. Sehr groß ist die Erbitterung gegen die Admiralität, welche jede Briefregelung unterlassen zu haben scheint, auch auf Anfragen — z. B. des Admirals Fölkersahm — in dieser Angelegenheit nicht einmal antwortet. Allmählich leiten die Offiziere die Nachrichten ihrer Angehörigen über die Firma Günsburg in Odessa, die überhaupt — vornehmlich wohl auch bei der Verproviantierung der Flotte — eine große Rolle bei dem Marsch der Flotte gespielt zu haben scheint. Der Verfasser sagt von ihr: „Ich werde gelegentlich berichten, welchen Anteil Günsburg an der Geschichte dieses Krieges gehabt hat; ohne ihn wäre alles verloren gewesen."

Auch die Nachrichten, welche die Flotte von den Konsuln, z. B. von dem in Singapore, über japanische Unternehmungen erhält, sind sehr mangelhaft und unglaubwürdig; Versuche, solche durch Agenten zu sammeln, scheinen nur in ganz geringem Umfange gemacht zu sein. —

Am 29. April 1905 werden zum ersten Male die Telegramme der Telegraphenagentur zur allgemeinen Kenntnis der Besatzungen gebracht.

Beobachtung der Neutralität.

Über die Art, wie von den Regierungen und den Behörden der einzelnen angelaufenen Häfen den Neutralitätspflichten nachgekommen wurde, erhalten wir in dem Tagebuch manchen interessanten Aufschluß. Im allgemeinen scheint Rojestwenski, je weiter er sich von Europa entfernte, umsoweniger Bedenken getragen zu haben, sich einer allzu strengen Auffassung der Neutralitätsgesetze zu verschließen. In Vigo werden — zum größten Teile nachts — 800 Tonnen Kohlen statt der gestatteten 400 genommen. In Dakar wird weiter gekohlt, obgleich von Paris aus die Genehmigung verweigert wird.

Digitized by Google

In Gabun verbleibt die Flotte, auch nachdem aus Petersburg ein Telegramm eingetroffen, daß die französische Regierung gebeten hat, diese Reede nicht anzulaufen. In Great Fish-Bay ankern die vorgesandten Kohlendampfer, die durch ein portugiesisches Kanonenboot von der Reede vertrieben sind, mit Ankunft der Flotte auf ihrem ursprünglichen Platz. Rojestwenski bittet den portugiesischen Kommandanten anzunehmen, daß die Flotte sich 4 Meilen von der Küste entfernt befinde. In Madagaskar gewähren die Franzosen der Flotte bereitwilligst Unterstützung, und auch in Französisch-Indochina ist das Entgegenkommen ein weitgehendes, wenngleich die französische Regierung dem Druck der englischen und japanischen auf die Dauer nicht widerstehen kann. Man einigt sich schließlich dahin, daß die russische Flotte außerhalb der Drei-Seemeilen-Grenze kreuzt, was sie aber nicht hindert, gelegentlich ganz oder teilweise wieder einzulaufen. Politowski gibt seiner Ansicht über dies Doppelspiel mit den Worten Ausdruck: „Welche Farce ist doch die Neutralität und das internationale Recht. Hier befinden wir uns seit einem halben Monat in neutralen Gewässern nahe dem Kriegsschauplatz!"

Überall, wo der Flotte Schwierigkeiten entgegentreten, vermutet man die englische Hand im Spiel; infolgedessen ist die Erbitterung gegen die Engländer, die sich schon in Vigo zeigt und die durch die in dem Tagebuch näher beschriebene Begleitung der russischen Schiffe durch englische Kreuzer auf dem Wege nach Tanger noch weiter steigt, in dem Offizierkorps durchweg außerordentlich groß. Nach der Beschreibung Politowskis scheint die Eskortierung der russischen Schiffe nach Tanger von den Engländern zu einer vollständigen Übung im Fühlunghalten ausgestaltet zu sein.

Ganz unerklärlich erscheint das Verhalten der russischen Flotte in den ostasiatischen Gewässern gegenüber Handelsschiffen, die der Mitführung von Kriegskonterbande verdächtig sind. Trotz der zahlreichen vorhandenen Kreuzer und Torpedoboote findet selbst bei sehr verdächtigen Schiffen nicht einmal eine Untersuchung statt, so daß unter den Offizieren allgemeiner Unwille über dies gleichgültige Verhalten entsteht. Nur einmal wird eine Ausnahme gemacht. Als ein Hindernis gegenüber einem durchgreifenderen Vorgehen erweist sich nach Politowskis Schilderung der Umstand, daß das telegraphische Verzeichnis der mit Konterbande nach Japan gehenden Dampfer sich im Geheimschrank befindet und dieser in Erwartung eines Gefechts bereits hinter Panzerschutz in Sicherheit gebracht ist. (!) Eine Mitteilung an die übrigen Schiffe über diese Namen ist nicht erfolgt.

Es sei hiermit die Zusammenstellung interessanter Einzelheiten über den Marsch der russischen Flotte abgeschlossen; in ähnlicher Weise ließen sich noch viel Mitteilungen Politowskis, z. B. solche über die sanitären Verhältnisse, über die Verpflegung und das Leben an Bord, über die Ausrüstung der Hilfsschiffe u. a., verwerten, um das lückenhafte Bild, welches wir bisher von den Operationen des zweiten pazifischen Geschwaders nur besitzen, zu vervollständigen. Das vervollständigte Bild, welches wir durch die Darstellung Politowskis erhalten, zeigt uns auf der einen Seite die außerordentlichen Schwierigkeiten, welche die russische Flotte zu überwinden hatte, um den Kriegsschauplatz zu erreichen, vor allem aber trägt es dazu bei, uns weiter über die inneren Ursachen aufzuklären, die einen Erfolg dieser Flotte gegenüber den Japanern unmöglich machten.

Die Lektüre der lehrreichen und äußerst anregend geschriebenen Aufzeichnungen Politowskis kann auf das wärmste empfohlen werden.

Rdr.

Digitized by Google

Literatur.

Der Kieler Hafen im Seekrieg. Von Dr. M. Liepmann, Professor der Rechte in Kiel. — Berlin 1906. Verlag von Franz Vahlen. — Preis 1,20 Mark.

Der Titel ist irreführend insofern, als nicht die besonderen Verhältnisse des Kieler Hafens erörtert, sondern diese nur zum Ausgangspunkt einer Abhandlung über die Fragen des Völkerrechts gemacht werden, welche durch die letzten Seekriege in den Vordergrund gedrängt worden sind. Insbesondere wird festzustellen versucht, inwieweit auf deutscher Seite bereits authentische Erklärungen zu diesen Fragen vorhanden sind, und wie sich Deutschland im Falle des Krieges dazu zu stellen haben würde. Wir haben bereits bei früheren Besprechungen derartiger Gegenstände den Standpunkt eingenommen, daß „völkerrechtliche Fragen" überall nicht nach theoretischen Erwägungen, sondern nach „dem Grade der konkreten Kriegsnot" ihre letzte Entscheidung finden werden. Wir sind der Meinung, daß die Erfahrungen des letzten Krieges uns hierin Recht gegeben haben, und konstatieren, daß wir auch in der hier vorliegenden Abhandlung unsere Ansicht an vielen Stellen bestätigt finden. Die sogenannten Regeln des Völkerrechts sind viel zu locker, viel zu sehr verschiedenster Deutung fähig, als daß der Offizier, dem eine Verantwortung in bestimmter Richtung obliegt, sie anders als nach seinem Pflichtgefühl und nach der Richtungslinie seiner Aufgabe entscheiden könnte. Das schließt nicht aus, daß gerade der Seeoffizier sich mit Fragen dieser Art beschäftigen muß. Eine auserlesene Minderheit wird auf der Marineakademie darin unterwiesen, an welcher der Verfasser unserer Abhandlung Lehrer ist. Für die übrigen Seeoffiziere und weiteren Kreise der Marine wird diese Abhandlung bequeme Gelegenheit bieten, sich über den Gegenstand ein Urteil zu bilden. Die 49 Seiten der kleinen Schrift sind in einigen wenigen Mußestunden bequem zu lesen. Die Arbeit des Professors Liepmann sei deshalb ihrer Aufmerksamkeit hiermit bestens empfohlen.

Unsere Marine. I. Abteilung: Torpedo. 20 Monos in ff. Doppellichtdruck, mit Text von Korvettenkapitän a. D. Graf v. Bernstorff. Nach Originalaufnahmen von Marine-Stabszahlmeister Wulff. — Komplett in eleganter Enveloppe 4 Mark. — C. Andelfinger & Cie., konz. Mono-Verlag, München, Lindwurmstraße 24.

Monos sind photographische Einzelblätter, im Format etwas größer als die Postkarte, die auf der Rückseite eine gedruckte Erläuterung tragen. Die Sache kam zuerst in der Schweiz auf und hat dort, wie wir hören, viel Anklang gefunden, indem die Reisenden nicht mehr genötigt waren, sich ein Album zur Erinnerung zuzulegen, in welchem so und so viele Blätter sie nicht interessierten und ein ausreichender Text zu den einzelnen Bildern fehlte. Mit den Monos ist jedermann in der Lage, sich sein Erinnerungsalbum selbst zusammenzustellen, die Blätter sind alle aus einem Guß, sehr viel besser in der Ausführung als selbst Künstlerpostkarten und dabei nicht kostspielig, da das Einzelblatt nur 20 Pfennig kostet. Platz für eigene Notizen ist außerdem auf der Rückseite vorhanden; das Format mit dazu passendem Umschlag gestattet ferner bequem den Versand als Drucksache, die, durch Unterschrift und Zeitangabe ergänzt, als Gruß aus der Ferne dienen kann. So bilden die Monos eine wirklich sehr zweckmäßige Neuerung, und der Versuch, die Marine in ihren Kreis einzubeziehen, ist mit Dank zu begrüßen. Die 20 bis jetzt vorliegenden Ansichten, die, von einem berufenen Liebhaberphotographen ausgeführt, Torpedoboote in allen möglichen Aktionen lebensvoll zur Darstellung bringen, sind mustergültig ausgeführt; der Text, der die jedesmalige Tätigkeit des Bootes erläutert, ist lebendig und anregend. Wir freuen uns, auf die Marine-Monos hinweisen zu dürfen, und wünschen der Sache innerhalb der Marine wie im Publikum besten Erfolg.

Digitized by Google

Oldenburgs Seeschiffahrt in alter und neuer Zeit. Von Georg Sello. — Leipzig bei Duncker & Humblot. — Preis 1 Mark.

Das vorbenannte Heft bildet einen Bestandteil der Veröffentlichungen des Hansischen Geschichtsvereins, der in der Herausgabe hansischer Geschichtsquellen schon auf ein sehr beachtenswertes Arbeitsergebnis hinzuweisen vermag. Die vorliegende Arbeit wird den „Pfingstblättern" hinzugerechnet, in denen kleinere Themata vielleicht zur Unterhaltung in der Muße der Feiertage zur Darstellung gelangen. So vermag denn auch dieses Heft nur über kleine Verhältnisse zu berichten, indem es Oldenburgs Schiffahrt nie gelang, trotz Anwendung stellenweis etwas drastischer Mittel, gegen den bremischen Nachbarn aufzukommen. Oldenburgische Seeschiffahrt ist nachweisbar bis ins 12. und 13. Jahrhundert und höher hinauf, besondere Blüte ist ihr aber nie zuteil geworden, und auch in der Gegenwart spielt sie für Deutschlands überseeischen Verkehr nur eine bescheidene Rolle; gleichwohl ist es nicht uninteressant, den Phasen ihrer Entwicklung nachzuforschen, die einen guten Ausblick auf die allgemeine Geschichte von Land und Leuten gestattet. Aus neuerer Zeit ist die Unterstützung bemerkenswert, die Oldenburg der „deutschen Flotte" zuteil werden ließ; ihr verdankt die oldenburgische Reederei das erste Dock an der Weser, das bekanntlich in Brake noch heute vorhanden ist.

Neuschler: **Militär-Wörterbuch.** Zweites Bändchen: Deutsch-Englisch. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin. — Preis 3,50 Mark.

Die Besprechung des ersten Teiles, „Englisch-Deutsch", befindet sich Seite 523 des laufenden Jahrganges. Wir können jetzt nochmals dieses kleine Werk nach längerer Benutzung als ein angenehmes, bequemes Hilfsmittel beim Studium englischer Militärliteratur bezeichnen, während der Teil „Deutsch-Englisch" für die Bearbeitung englischer Themata und für die Korrespondenz erwünscht sein wird.

Die höheren Aufgaben des jungen Offiziers für Armee und Volk. Von Eduard Preuß. — Verlag von Seitz & Schauer, München. — Preis 4 Mark, gebunden 5 Mark.

Verfasser, ein ehemaliger Offizier, den frühe Invalidität zu vorzeitigem Ausscheiden nötigte, verficht in dem vorstehend benannten Buch in schöner Begeisterung die Forderung einer Erweiterung des Gesichtskreises unseres Offizierkorps über die Fachbildung hinaus. Er verlangt einen Abriß der Staatswissenschaften für den regulären Ausbildungsgang der Offiziere, und zwar nicht nur für die glückliche Minderheit der Kriegsakademie, sondern für die ganze „Heerschar der Leutnants", denn ihnen liege es ob, aus dem rohen Material des Rekruten nicht nur den Soldaten zu formen, sondern auch den Staatsbürger, der Herz und Gemüt entwickeln und Verständnis besitzen soll für die Dinge der staatlichen Ordnung und des wirtschaftlichen Lebens, die ihn umgeben. — Wir nehmen nicht an, daß der Herr Verfasser den verantwortlichen Kreisen unseres militärischen Bildungswesens etwas Neues sagt, das hindert uns aber nicht, seinen warmherzigen, aus edelster Gesinnung hervorgegangenen Mahnruf den jungen Offizieren zur eingehenden Durchsicht anzuempfehlen; sie werden manches daraus lernen können. Bemerken möchten wir zu einer Stelle des Buches über den Bildungsgang des Generals v. Boyen, daß unseres Wissens schon jetzt auf dem Kadettenkorps sehr viel mehr für den „Hinweis auf reale Dinge" getan wird, als es die mit Schülern überfüllte bürgerliche Schule zu bieten vermag; gerade bei den Zöglingen dieses Korps werden die Anregungen des Herrn Verfassers einen wohlbeackerten Boden finden.

Marine-Erinnerungen. Von C. H. Schilling. — Verlag von Wilhelm Baensch, Dresden. — Preis 1,75 Mark.

Verfasser ergänzt die volkstümliche Marineliteratur in ansprechendster Weise durch Schilderungen vom Leben und Treiben der „schwarzen Schar" in Maschine- und Kessel-

Digitized by Google

raum, der er selbst, freilich zu einer Zeit, wo die Schraube noch in den Brunnen geheißt ward, als Anwärter für die Maschinistenlaufbahn angehörte. Frisch und lebendig, nur hie und da mit ein paar novellistischen Zutaten, erzählt er seine Erlebnisse im Guten und Bösen, und wer das Buch in die Hand nimmt, wird gern ein Stündchen dabei verweilen. Sehr hübsch sind die Randvignetten von der Hand des Oberleutnants der Marinereserve Victor Taubner, die wir insbesondere aus dem oft betonten Gesichtspunkt begrüßen, daß Feder, Stift und Pinsel durch solche Beigaben eine Unterstützung im Kampfe mit der übermächtigen photographischen Reproduktion finden.

Führer durch Wilhelmshaven und Umgebung. Von H. Eberhard. —
Plan von Wilhelmshaven nebst Verzeichnis der Straßen, Plätze, Hafenteile, öffentlichen Gebäude usw.

Verlag von Carl Lohses Nachfolger, Wilhelmshaven.

Der vorbenannte „Führer" ist der dritte, der uns im Laufe der Jahre zu Händen gekommen; den zweiten besprachen wir im Jahrgang 1904, Seite 380. Bei der riesigen Entwicklung, die Wilhelmshaven genommen hat und noch nimmt, ist es nicht leicht, deren gegenwärtigen Stand so festzulegen, daß der Führer nicht schon beim Erscheinen veraltet ist. Das vorliegende, mit hübschen, teilweise auch historisch interessanten Abbildungen ausgestattete Büchelchen wird der gestellten Aufgabe in dankenswerter Weise gerecht.

Der Plan von Wilhelmshaven im Maßstabe 1 : 10 000 zeigt den gegenwärtigen Stand der Dinge einschließlich der neuen Hafenanlagen, soweit sie zur Zeit in der Ausführung begriffen sind.

Justus Perthes' **„Seeatlas"** — 24 kolorierte Karten mit 127 Hafenplänen — ist in siebenter Auflage erschienen; die fünfte Auflage besprachen wir im Jahrgang 1901, Seite 1102. Unter Hinweis hierauf unterlassen wir nicht, noch einmal die Nützlichkeit dieser kleinen Publikation für die Seereisenden zu betonen, die sich mit Hilfe derselben zugleich über die wichtigsten Lehren der Ortsbestimmung auf See, über Strömungen und Winde, Seezeichenwesen u. a. m. sowie über die Angelegenheiten der Kriegs- und Handelsmarine informieren können. Insbesondere die Nordland- und Mittelmeer-Urlaubsreisenden sollten nicht unterlassen, das handliche Büchelchen ihrer Reiseausrüstung einzuverleiben. Der Preis beträgt 2,40 Mark.

Captain — Verlag von C. J. E. Volckmann in Rostock; Preis 1 Mark — ist der Titel eines See-Kursbuches, welches, in der ersten Ausgabe 530 Dampferfahrpläne umfassend, zunächst zweimal jährlich im Juli und Januar erscheinen soll. Das Unternehmen ist gewiß als dankenswert zu bezeichnen, nur haben wir an der dem Buche nachgerühmten „Mehrsprachigkeit" auszusetzen, daß die Fahrpläne außerdeutscher Linien zwar die Erklärungen in ihrer Heimatssprache, nicht aber auch einen deutschen Text enthalten. Geniert das nicht beim Englischen und Französischen, so wird man doch die Kenntnis des Dänischen und Schwedischen kaum so allgemein voraussetzen können. Hier scheint uns eine Ergänzung notwendig.

Dr. Carl Peters: **Die Gründung von Deutsch-Ostafrika.** Kolonialpolitische Erinnerungen und Betrachtungen. Mit zahlreichen Porträts und einem Faksimile. — Berlin, C. A. Schwetschke & Sohn. — Geheftet 4 Mark, gebunden 5 Mark.

Über Dr. Carl Peters wird erst ein nach uns kommendes Geschlecht ein zutreffendes Urteil zu fällen in der Lage sein, ihm wird es auch erst beschieden sein, voll zu überblicken, ob Peters aus eigener Kraft vermocht hätte, nachhaltige Erfolge zu erringen, oder ob es „die stärkeren Verhältnisse" waren, die ihn hinderten, sein weitgestecktes Ziel zu erreichen. Für dieses Urteil ist seine eigene Sachdarstellung nur „eines Mannes Rede", aber als solche hat sie jedenfalls auch ihren Wert und ist berechtigt, gehört zu

Digitized by Google

werden. Eines lassen aber diese „Akten", wie er selber sein Buch nennt, jetzt schon erkennen, daß wir es in Peters mit einer starken Persönlichkeit zu tun haben, die durch entgegenstehende Hindernisse nur zu immer neuer Tatkraft angespornt wurde. Einigermaßen freilich haben auch die Verhältnisse, in die er hineinversetzt ward, ihn emporgetragen. Als er an jenem Wendepunkt angelangt war, wo der größte Teil der deutschen Jugend, statt eigener Kraft zu vertrauen, die vorgeschriebenen Examensleitern zu erklettern beginnt, durfte er bei einem reichen Onkel in London seine Zuflucht als Gesellschafter suchen; hier lernte er das Leben eines independent gentleman kennen, und hier streifte er die Engigkeit der Anschauungen und die Vorurteile ab, unter deren Druck in Deutschland so viele kostbare Kräfte vergeudet werden. Dieses „Vorbereitungs"-Kapitel ist vielleicht noch interessanter, als die folgende Kolonialgeschichte, in der naturgemäß der Verfasser für eine objektive Beurteilung etwas zu sehr im Vordergrunde steht.

Einzelschriften über den Russisch-Japanischen Krieg. Beiheft 6 und 7 zu Streffleurs „Oesterreichischer Militärischer Zeitschrift": Die japanische Takuschan-Armeegruppe; Die Kämpfe bei Wafangou. — Wien 1906. Seidel & Sohn.

Die vorliegende Darstellung des Vormarsches der Takuschan-Gruppe gegen Siujan sowie der Kämpfe bei Wafangou bietet zweifellos zur Zeit das beste und vollständigste, was hierüber gesagt werden kann. Die Schrift schließt sich den bisherigen Veröffentlichungen der genannten Zeitschrift über diesen Krieg würdig an.

Immanuel: **Der Russisch-Japanische Krieg.** Erstes Heft; zweite Auflage. — Berlin 1906. Richard Schröder. — 2,50 Mark.

Der Verlauf der Ereignisse hat eine Umarbeitung des ersten Heftes notwendig gemacht, das hiermit in zweiter Auflage erscheint. Eine Umarbeitung der Hefte 2 bis 5/6 hat sich nicht als erforderlich gezeigt. Auf die Vorzüge des ganzen Werkes, das jedenfalls als erste ausführlichere Darstellung dieses Krieges alle Anerkennung verdient, ist bereits mehrfach hingewiesen worden.

v. Verdy du Vernois, General der Infanterie: **Studien über den Krieg.** Dritter Teil: Strategie. Fünftes Heft: Operationslinien seit Einreihung der Eisenbahnen in die Kriegführung. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 5 Mark.

Auf der Grundlage der Feldzüge von 1864, 1866 und 1870/71 wird in geistreicher Weise die Bedeutung der Operationslinien erörtert und insbesondere der Einfluß der Eisenbahnen als operativer Linien auf die Kriegführung entwickelt. Damit ist die gesamte Studie des Verfassers über Operationsobjekte, -Basis und -Linien abgeschlossen. Es ist dringend zu wünschen, daß der Verfasser die von ihm angedeutete zweite Gruppe der Studien, die sich mit den „strategischen Handlungen" beschäftigen würde, im Interesse der Armee baldigst in Angriff nehmen möge.

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. Heft 37/38: Erfahrungen außereuropäischer Kriege neuester Zeit. II. Aus dem Russisch-Japanischen Kriege 1904 bis 1905. 1. Port Arthur. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 5 Mark.

In ähnlicher Weise, wie es in bezug auf den Burenkrieg geschehen ist, beabsichtigt der Generalstab, nach dem jetzigen Stand der Nachrichten baldigst die im Russisch-Japanischen Kriege gewonnenen Erfahrungen nutzbar zu machen, keineswegs aber eine abgeschlossene Geschichte des Feldzuges zu bieten. Bei der großen Wichtigkeit, die die Belagerung von Port Arthur in bezug auf die brennenden Fragen des Festungskrieges hat, ist es sehr dankenswert, daß die beiden ersten Hefte mit einer Skizze dieser Belagerung den Anfang machen, die ein allgemeines Bild der Kämpfe an Land geben, in Schlußbetrachtungen die

Digitized by Google

für uns wichtigen Lehren daraus ziehen und manche wichtige schwebende Frage zu klären suchen. In sorgfältiger Weise wird erörtert, in welcher Weise die an sich wenig kriegsbereite Festung während der ihr vom Gegner gelassenen langen Armierungszeit eines halben Jahres ausgebaut wurde. Der Schwerpunkt des sodann beginnenden Kampfes lag nicht auf der artilleristischen Seite, da die Artillerie des Angreifers nicht ausreichte und diejenige des Verteidigers nicht zweckmäßig verwendet wurde. Der Angreifer siegte schließlich weniger durch die planmäßige Niederkämpfung des Verteidigers, als durch die äußerste Energie des Angriffs gegenüber der passiven Verteidigung. Es ist zu wünschen, daß das vortreffliche Buch weiteste Verbreitung finden und zum Verständnis des Festungskrieges wesentlich beitragen möge.

Dr. Albert Zorn: **Das Kriegsrecht zu Lande in seiner neuesten Gestaltung.** — Berlin 1906. Carl Heymanns Verlag. — Preis 7 Mark.

Das Buch unterzieht sich der dankenswerten Aufgabe, die auf das Landkriegsrecht bezüglichen Ergebnisse der Haager Friedenskonferenz vom Jahre 1899 kritisch zu erörtern. Nach einem allgemeinen Teile, der hauptsächlich die rechtliche Natur der Convention concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre erörtert, werden in dem besonderen Teile die einzelnen Bestimmungen des Reglements behandelt und in einem Anhange die Texte der Konvention, der Reglements und der Deklarationen wiedergegeben. Das Buch wird jedem, der sich mit der einschlägigen Materie beschäftigt, ein wertvolles Hilfsmittel sein.

Die Preßfreiheit der Offiziere seit den Karlsbader Beschlüssen 1819. Von einem alten Studiosus juris. — Berlin, Herman Walthers Verlag. — Preis 50 Pfennig.

Der anonyme Studiosus juris verlangt für die Offiziere auf Grund der allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen das Recht der Anonymität für ihre schriftstellerische Tätigkeit, auch wenn sich diese auf dienstliche Dinge bezieht. — Man wird ihm in seinen Forderungen nicht folgen können.

P. Alexander-Katz: **Die Rechtsverhältnisse der höheren technischen Angestellten, mit besonderer Berücksichtigung ihrer Erfindungen.** — Berlin 1906. — Preis 0,80 Mark.

Die kleine Schrift gibt einen Vortrag wieder, den der Verfasser in dem Verein zur Beförderung des Gewerbefleißes gehalten hat. Sie betrachtet nur die Rechtsverhältnisse der Privatangestellten und versteht unter höheren technischen Angestellten alle diejenigen, die mit der Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder einer Abteilung desselben, oder mit sonstigen höheren technischen Dienstleistungen betraut sind. Nach Wiedergabe der für sie maßgebenden gesetzlichen Vorschriften kommt die Schrift bezüglich des Rechts auf die Erfindungen zu dem Ergebnis, daß die Erfindungen dieser Angestellten dem Geschäftsherrn gehören, allerdings mit der Einschränkung, daß ihm nur solche Erfindungen seiner Angestellten gebühren, deren er im Konkurrenzkampfe bedarf.

Dr. M. Fleischmann, Amtsrichter und Privatdozent in Halle a. S.: **Auslieferung und Nacheile nach deutschem Kolonialrecht.** — Berlin 1906. — Preis 1,50 Mark.

Die Arbeit enthält eine eingehende Untersuchung des Auslieferungsrechts für die Kolonien und des Rechts der sogenannten Nacheile, deren Zulässigkeit bei dem Wechsel der Eingeborenen über die Grenze in dem südwestafrikanischen Aufstande besonders lebhaft erörtert wurde. Da eine solche Untersuchung bisher fehlte, kommt sie dem Bedürfnisse nach Aufklärung entgegen. Sie würdigt neben dem deutschen Material in nicht unbeträchtlichem Maße auch das ausländische und schließt mit positiven Vorschlägen für das deutsche Kolonialrecht.

Digitized by Google

Napoleons Untergang 1815. Zweiter Band: „Von Belle-Alliance bis zu Napoleons Tod." Von v. Voß, Generalmajor z. D. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 8 Mark.

Der Verfasser des ersten Bandes der Geschichte des Feldzuges von 1815, General v. Lettow-Vorbeck, hat sein Werk nicht vollenden können. Es hat aber durch den General v. Voß eine vortreffliche Fortsetzung erfahren. Von der Verfolgung nach der Schlacht von Belle-Alliance ausgehend, wird die Darstellung bis zur Einnahme von Paris und Napoleons Ergebung weitergeführt, dann aber werden auch die Operationen der Schwarzenbergschen Hauptarmee, die Ereignisse in Oberitalien und auf den Nebenkriegsschauplätzen sowie der mehrfach recht interessante Festungskrieg geschildert. Eine eingehende, zusammenhängende Darstellung dieser letzteren Ereignisse bestand zum Teil noch nicht.

Das Buch ist sehr klar und anschaulich geschrieben, Personen und Verhältnisse sind vortrefflich beurteilt. Das ganze Werk über die Befreiungskriege hat einen würdigen Schluß erhalten.

Die neuen Militärpensionsgesetze. Mit Genehmigung des Königlich Preußischen Kriegsministeriums, unter Benutzung amtlicher Quellen erläutert:

Gesetz über Pensionierung der Offiziere vom 31. Mai 1906. Von v. Düring, Major im Königlich Preußischen Kriegsministerium.

Gesetz über die Versorgung der Personen der Unterklassen vom 31. Mai 1906. Von M. Siber, Major im Königlich Preußischen Kriegsministerium.

Jeder Kommentar einzeln: kart. 3,— Mark; beide in einem Bande: kart. 5,50 Mark. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin.

Mit besonderem Dank muß es begrüßt werden, daß die berufenste Stelle für die Auslegung und Anwendung der neuen Militärpensionsgesetze, das Kriegsministerium, seine mit der Materie wohl vertrauten Offiziere einen Kommentar der neuen Militärpensionsgesetze hat herausgeben lassen, der unter ausgiebiger Benutzung und Anführung amtlicher Quellen in klarer, übersichtlicher Weise die einzelnen Bestimmungen dieser Gesetze erläutert und eine wertvolle Handhabe bietet in der oft sehr schwierigen Auslegung dieser Gesetze. Wir machen insbesondere auf die eingehende Erläuterung der Vorschriften des § 11 (Verstümmelungszulage), § 24 (Ruhen des Rechts auf den Bezug der Pensionsgebührnisse), § 41 (Übergangsbestimmungen) des Offizierpensionsgesetzes und § 4 (Erwerbsunfähigkeit), § 13 (Verstümmelungszulage), § 17 (Anstellungsschein), § 36 (Ruhen des Rechts auf den Bezug der Rente), § 45 (Übergangsvorschriften) des Mannschaftsversorgungsgesetzes aufmerksam. Die Anlagen für beide Werke — für das Offizierpensionsgesetz elf, für das Mannschaftsversorgungsgesetz sieben — sowie zwei ausführliche Sachregister vervollständigen das Buch und machen es zu einem unentbehrlichen Ratgeber für jeden, der sich mit der Materie zu beschäftigen hat.

Das neue Offizierpensionsgesetz mit Erläuterungen.

Das neue Mannschaftsversorgungsgesetz mit Erläuterungen.

Oldenburg-Berlin; Druck und Verlag von Gerhard Stalling, Verlag des „Deutschen Offizierblattes". — Preis je 60 Pfennig.

Die beiden kleinen handlichen und übersichtlich angeordneten Bücher bringen außer dem vollständigen Gesetzestexte und je einer Tabelle über die Höhe der Pensions- bzw. Rentenbezüge in gedrängtester Form erschöpfende Hinweise auf die Unterschiede der neuen Gesetzesbestimmungen gegenüber den alten Militärpensionsgesetzen. Diese Hinweise sind überall unmittelbar unter den die jeweilige Neuerung enthaltenden Paragraphen zum Abdruck gelangt, was die Übersichtlichkeit, insbesondere für den mit der Materie nicht näher

Digitized by Google

Vertrauten, erheblich erhöht. Die billigen Bücher können daher insbesondere denjenigen, die sich schnell und zuverlässig einen Überblick über die Vorteile verschaffen wollen, die die neuen Militärpensionsgesetze gegenüber den alten Gesetzen gewähren, empfohlen werden.

Die Invalidenversorgung und -Begutachtung beim Reichsheer, bei der Marine und bei den Schutztruppen, ihre Entwicklung und Neuregelung nach dem Offizierpensions- und dem Mannschaftsversorgungsgesetz vom 31. Mai 1906. Von Dr. Fr. Paalzow, Generaloberarzt im Kriegsministerium. — Berlin 1906. — Preis: in Leinen gebunden 5 Mark.

Das Buch enthält im Teil I eine Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der Militärinvaliden- und -Hinterbliebenen-Fürsorge und geht sodann im Teil II auf die Gesetze vom 31. Mai 1906 ein. — Nach ausführlicher Wiedergabe und Erläuterung der einzelnen Bestimmungen dieser Gesetze in übersichtlicher Anordnung bringt das Werk wertvolle Erläuterungen und Hinweise, die dem Verständnis der Gesetzesvorschriften im allgemeinen dienen, und insbesondere vom ärztlichen Standpunkt aus dem mit der Angelegenheit befaßten Offizier oder Beamten bei der Auslegung und Anwendung des Gesetzes eine zuverlässige Unterstützung bieten. Auch dem Militärarzt dürfte der letztere Abschnitt des Buches für seine ärztliche Tätigkeit in Pensionsangelegenheiten ein willkommener Ratgeber sein. Wir können daher das Buch allen denen, die mit der Materie zu tun haben oder sich dafür interessieren, zur Benutzung empfehlen.

C. Pfafferoth: **Das neue Offizierpensionsgesetz** nebst den Ausführungsbestimmungen. — Berlin 1906. — Preis 1,20 Mark.

Das neue Mannschaftsversorgungsgesetz nebst Ausführungsbestimmungen. — Berlin 1906. — Preis 1 Mark.

(W. Moeser, Buchhandlung.)

Diese beiden Bücher bringen in gedrängter Kürze zu jedem Paragraphen die zum Verständnis der neuen Militärpensionsgesetze notwendigen Erläuterungen und Hinweise, die in ihrer Knappheit und übersichtlichen Anordnung geeignet sind, die beiden Werke für den Praktiker zu einem wertvollen Nachschlagebuch und brauchbaren Hilfsmittel, für den Laien zu einem zuverlässigen Wegweiser in den teilweise schwierigen Gesetzesbestimmungen zu machen. Beide Werke enthalten u. a. einen Auszug aus dem Reichsbeamtengesetz, insoweit dies Bestimmungen über Pensionierung der Beamten enthält, und bringen außerdem die vollständige Wiedergabe der Ausführungsbestimmungen des Bundesrats und des Kriegsministeriums. Die Bücher können daher trotz ihres geringen Umfanges und Preises als eine erschöpfende Wiedergabe des geltenden Pensionsrechts auf militärischem Gebiete bezeichnet werden.

Die vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen Segelhandbücher schreiten immer weiter nach dem Osten vor und machen die beträchtliche deutsche Seeschiffahrt auf dieser Straße nach Ostasien von fremden Hilfsmitteln unabhängig. Es sind in letzter Zeit erschienen und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin:

Segelhandbuch für das Mittelmeer. II. Teil: West- und Südküste Italiens, Sardinien und Sizilien. 1905. Gebd. 3 Mark.

Beiheft hierzu: 23 Tafeln mit 229 Küstenansichten. Gebd. 3 Mark.

— III. Teil: Die Nordküste von Afrika. 1905. Gebd. 3 Mark.

Beiheft hierzu: 20 Tafeln mit 152 Küstenansichten. 1906. Gebd. 3 Mark.

Segelhandbuch für das Rote Meer und den Golf von Aden. 1906. Gebd. 4,50 Mark.

Beiheft hierzu: 25 Tafeln mit 188 Küstenansichten. 1906. Gebd. 3 Mark.

Die beiden letztangeführten Werke geben auch eine Übersicht über die in Arbeit befindlichen deutschen Admiralitätskarten, aus der ersichtlich ist, daß wir in absehbarer Zeit auch hierin auf eigenen Füßen stehen werden.

Digitized by Google

Im Segelhandbuch für das Rote Meer ist besonders die Tafel II hervorzuheben, die monatweise die Windverhältnisse graphisch darstellt.

Die nunmehr durchgeführte Trennung der Küstenansichten vom Text erleichtert den Gebrauch der wertvollen Hilfsmittel sehr.

An diese neuesten Veröffentlichungen schließen sich der im Jahre 1905 von der Deutschen Seewarte herausgegebene „Atlas der Stromversetzungen auf den wichtigsten Dampferwegen im Indischen Ozean und in den ostasiatischen Gewässern" — Hamburg, L. Friederichsen (gebd. 15 Mark) — an, so daß nunmehr für den ganzen Weg deutsche Anweisungen vorhanden sind. M.

Bücher-Voranzeige. Wie uns der Herr Verfasser mitteilt, wird Anfang November erscheinen:

„Seemacht in der Ostsee", ihre Einwirkung auf die Geschichte der Ostseeländer im 17. und 18. Jahrhundert. Von Vizeadmiral z. D. Kirchhoff. — Etwa 500 Seiten mit 4 Karten und 18 Plänen. — R. Cordes, Kiel. — Preis bei Vorausbestellung bis 1. November 10 Mark, nachher 14 Mark.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Apel, Dr., E.: „Die Königliche Gewalt auf dem Gebiete des Ehrengerichtsverfahrens gegen preußische Offiziere." — Berlin 1906. C. Heymann. 1,00 Mark.

* Barnaby, S. W.: »Marine propulsion.« — Greenock 1906. Telegraph. 3,00 Mark.

* Brunswig, H.: „Nautisches Allerlei." Zweite Auflage. — Hamburg 1906. Eckardt & Meßtorff. 4,50 Mark.

* Budde, A.: „Die Seestraßenordnung, das Schiffstagebuch und andere wichtige Abhandlungen aus der Seemannschaft." — Hamburg 1906. Eckardt & Meßtorff. 2,00 Mark.

* Delbrück, H.: „Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte." Dritter Teil: Das Mittelalter. — Berlin 1907. G. Stielke. 13,00 Mark.

* „Denkwürdigkeiten des Fürsten Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst." — Stuttgart und Leipzig. Deutsche Verlagsanstalt. 20,00 Mark.

* „Die Seestraßenordnung vom 5. Februar 1906." — Hamburg 1906. L. Friederichsen & Co. 0,60 Mark.

* Elster, Prof. Dr., L.: „Wörterbuch der Volkswirtschaft." Zweite Auflage. — Jena 1906. G. Fischer. 35,00 Mark.

* Harbauer, K.: „Trautenau — Custoza — Lissa 1866." — Wien und Leipzig 1906. C. W. Stern. 4,00 Mark.

* Herner, H.: „Das Voranschlagen von Schiffen." — Hannover 1906. M. Jänecke. 1,60 Mark.

Jude, A.: »The theory of the steam turbine.« — London 1906. Ch. Griffin & Co. 15 s.

* Kozák, J.: „Gebräuchliche Winkel-, Längen- und Geschwindigkeitsmaße im Schießwesen." — Wien 1906. L. W. Seidel & Sohn. 4,60 Mark.

* Mauger, R.: »Règles relatives à l'avancement dans les équipages de la flotte.« — Toulouse 1906. Lagarde & Sebille. 2,00 Mark.

Digitized by Google

* Mérys, M.: »La guerre navale moderne.« De Lissa à Tsoushima. Préface de vice-amiral Humann. — Paris 1906. A. Challamel. 2,80 Mark.

Oertel, W.: „Der Motor in Kriegsdiensten." — Leipzig 1906. R. C. Schmidt & Co. 2,80 Mark.

Owens, E. W.: »How to learn on shore the rule of the road at sea.« — London 1906. G. Philip & Son. 3 s 6 d.

* Sechi, G.: »Elementi di arte militare marittima.« Vol. II. — Livorno 1906. R. Giusti. 6,00 Mark.

Seufert, F.: „Anleitung zur Durchführung von Versuchen an Dampfmaschinen und Dampfkesseln." — Berlin 1906. J. Springer. 1,60 Mark.

* Weyl, Prof. Dr., R.: „Zum Begriff »See« im deutschen Reichsrecht." — Berlin 1906. F. Vahlen. 1,20 Mark.

* „Zur See." Wegweiser für die seemännischen Berufe der Handelsmarine. I, II, III. — Bremen 1906. E. v. Masars. à 0,60 Mark.

* v. Zwiedineck-Südenhorst, H.: „Venedig als Weltmacht und Weltstadt." — Bielefeld und Leipzig 1906. Velhagen & Klasing. 4,00 Mark.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

The new protected cruiser »Milwaukee«. (N. G. vom 6. 9. 06.)

Le bassin d'expériences de la marine française à Paris. (Génie Civil, Tome 49, Nr. 19.)

Das französische Schlachtschiff „Patrie". (E. vom 21. 9. 06; U., Jahrg. 8, Nr. 52; M. d. F., 1906, Nr. 38.)

Mitteilungen über Dampfturbinen. (Zeitschr. d. Vereins deutscher Ing., 1906, Nr. 38.)

Large Atlantic Liners. (Eg. vom 21. 9. 06.)

The Cunard turbine steamer »Mauretania«. (E. vom 21. 9. 5., 10. 06.)

Les nouveaux cuirassés américains »Virginia« et »Rhode Island«. (Y., Nr. 1489 vom 22. 9. 06.)

Das englische Schlachtschiff „Dreadnought". (Prometheus, Nr. 884); N. M. B. vom 11. 10. 06; Eg. vom 5. 10., 12. 10. 06; E. vom 5. 10., 12. 10. 06.)

Über kombinierte Kolbenmaschinen- und Turbinenanlagen für Schiffe. (S., Jahrg. 7, Nr. 24.)

Zeichnerisch-rechnerisches Verfahren zur Bestimmung der Querbeanspruchungen. (Ebenda.)

Französische „Dreadnoughts". (M. S., 1906, Nr. 10.)

The French battleship »République«. (E. vom 28. 9. 06.)

New Peruvian cruiser »Almirante Grau«. (Marine Engineer vom 1. 10. 06; Eg. vom 28. 9. 06.)

Stresses in ships. (Eg. vom 28. 9. 06.)

Naval construction. (A. N. G. vom 29. 9. 06.)

La surchauffe dans la marine. (Y., Nr. 1490 vom 29. 9. 06.)

Zwei interessante Schlachtschiffsentwürfe. (Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 1.)

U. S. S. »St. Louis«, »Washington«, »Georgia«, »New Jersey«. Description and official trial. (Journal of the American Soc. of Naval Architects, August 1906.)

Marine turbines and propellers. (Ebenda.)

Les nouveaux cuirassés américains. (Y., Nr. 1491 vom 6. 10. 06.)

Digitized by Google

Notre effort naval. Constructions neuves. (A. M. vom 20. 9. 06.)
Development of the marine steam-turbine. (S. W. vom 3. 10. 06; Eg. vom 5. 10. 06.)
H. M. S. »Gadfly«. (E. vom 5. 10. 06.)
Die Versuchsanstalt „Uebigau". (S., Jahrg. 8, Nr. 12.)
The triumph of the turbine. (N. M. R. vom 18. 10. 06.)

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Der Einfluß der Fortschritte der Pulverfabrikation und der Sprengstofftechnik auf die Entwicklung der Artillerie. (Z. S. u. S., 1906, Nr. 18, 19.)
Mechanische Zeitzünder. (Z. S. u. S., 1906, Nr. 18.)
Le tir à hausse constante. (M. d. F., 1906, Nr. 18.)
The gunlayers' test. (N. M. R. vom 27. 9. 06.)
Über die Prüfung der chemischen Stabilität der rauchlosen Pulver. (Z. S. u. S., 1906, Nr. 19.)
Über ballistische Apparate. (M. A. G., 1906, Nr. 8/9.)
Das Artilleriematerial auf der Ausstellung in Mailand 1906. (K. T., 1906, Nr. 8.)
Gun erosion, an ordnance problem. (A. N. J. vom 29. 9. 06.)
Trasformazione dell' armamento di artiglieria delle navi. (Ri. M., August/September 1906, Suppl.)
Some remarkable results with armorpiercing shells. (S. A. vom 29. 9. 06.)
Die Aufstellung der schweren Artillerie auf den neuen Linienschiffen. (S., Jahrg. 8, Nr. 1.)
Naval ordnance. Is the 9,2 inch the gun of the future? (N. M. R. vom 11. 10. 06.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Nos submersibles. (A. Ma. vom 5. 9. 06.)
Motortorpedoboote. (Das Motorboot, Jahrg. 2, Nr. 13.)
Die Stabilität der Unterseeboote. (M. S., 1906, Nr. 10; Journal of the American Society of Naval Engineers, August 1906.)
The utility of submarine boats. (Eg. vom 28. 9. 06.)
Gasolin engines and the torpedo boat. (S. A. vom 22. 9. 06.)
Conférences sur les sous-marins. (R. M., Juli/August 1906.)
Die neueste Entwicklung der Torpedos. (I. R. A. F., Oktober 1906.)
Accidents, repairs etc. to torpedo boats. (Journal of the American Society of Naval Engineers, August 1906.)
The Bliss-Leavitt turbine torpedo. (Eg. vom 12. 10. 06.)
Die neue Entwicklung des Unterseebootes und das Unterseeboot für die deutsche Marine. (Prometheus, Nr. 886.)
Die Bedeutung des Torpedos und Mittel zur Erhöhung seiner motorischen Leistungsfähigkeit. (Dingler's Journal, Bd. 321, Nr. 34.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Landungsmanöver. (U., Jahrg. 8, Nr. 52.)
Der Angriff auf Kriegshäfen. (Armeeblatt, 1906, Nr. 39.)
Die Befestigungen der skandinavischen Halbinsel. (K. T., 1906, Nr. 8.)

Maritime und militärische Fragen.

A plea for maintaining our battleship programme. (National Review, August 1906.)
A new use for the navy. (A. N. G. vom 22. 9. 06.)
The growth of our navy since the war. (S. A. vom 15. 9. 06.)
Les règles d'embarquement des officiers. (Y., Nr. 1489 vom 22. 9. 06.)
Teachings of the Russo-Japanese war. (J. U. S. A., Vol. 53, Nr. 3.)
Die englischen Flottenmanöver. (M. S., 1906, Nr. 10.)

Digitized by Google

Faut-il sacrifier la vitesse et le rayon d'action? (Y., Nr. 1490 vom 29. 9. 06.)
Les servitudes des sémaphores et la législation des places de guerre. (R. M., Juli 1906.)
Der Verlauf und die Ergebnisse der letzten Periode der englischen Flottenmanöver. (N. M. B. vom 24. 9., 1. 10. 06.)
Militärische Beobachtungen in China. (M. W., 1906, Nr. 123.)
Tactical speed. (U. S. M., Oktober 1906.)
The United States Navy. (Ebenda.)
Le recrutement et l'avancement des officiers de marine. (Y., Nr. 1491 vom 6. 10. 06.)
Petits navires et mastodontes. A propos des manoeuvres navales. (A. Ma. vom 20. 9. 06.)
The speed of the battleship. (A. N. G. vom 6. 10. 06.)
Escadres ou flottilles? (M. d. F., 1906, Nr. 40.)
The speed controversy. (N. M. R. vom 11. 10. 06.)
Der Ausbau der deutschen Flotte. (D. A., 1906, Nr. 40.)
Quelques réflexions sur la marine. (R. M., August 1906.)
Organisation d'une flotte moderne pour la guerre. (Ebenda.)
Étude sur la stratégie navale. (Ebenda.)
La vitesse à Tsoushima. (M. d. F., 1906, Nr. 41.)
An answer to criticisms of: Is amalgamation a failure? (Army and Navy Register vom 22. 9. 06.)
Zur Frage des Truppentransportes auf Flüssen. (Der Militärarzt, 1906, Nr. 19.)
Co-operation of the land and sea forces. (N. M. R. vom 18. 10. 06.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

La politique navale anglaise. (A. Ma. vom 5. 9. 06.)
Über die Einschränkung maritimer Indiensthaltungen. (M. S., 1906, Nr. 10.)
Budget der K. und K. Kriegsmarine 1906. (Ebenda.)
Rapid warship building and naval policy. (Eg. vom 28. 9. 06.)
The Japanese naval programme. (Ebenda.)
Die Vereinigten Staaten von Amerika als Beherrscher des Stillen Ozeans. (D. F., 1906, Nr. 10.)
The French naval programme. (E. vom 12. 10. 06.)
»Naval experts«. (A. N. G. vom 13. 10. 06.)
La marine au parlement. (M. d. F., 1906, Nr. 41.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Der Durchstich von Panama. (Das Schiff, Nr. 1382.)
A Baltic and Black Sea canal. (E. vom 28. 9. 06.)
The reclaiming of the Zuider Zee. (Eg. vom 28. 9. 06.)
The future of Cardiff docks. (E. vom 5. 10. 06.)
Le port d'Anvers. (L. M., September 1906.)

Sanitätswesen.

A motor ambulance for the United States army. (S. A. vom 8. 9. 06.)
Das Bordspital und dessen innere Einrichtung auf Kriegsschiffen vom schiffsärztlichen Standpunkte. (M. S., 1906, Nr. 10.)
Ein neues Verfahren zur Prüfung des Farbenunterscheidungsvermögens. (H., 1906, Nr. 39.)
Über den Bau eines Leprasoriums in den Tropen. (S. T. H., 1906, Nr. 19.)
Schiffshygiene und schiffshygienische Verbesserungen. (S., Jahrg. 8, Nr. 1.)
Naval surgeons' grievances. (N. M. R. vom 18. 10. 06.)

Digitized by Google

Rechtsfragen.

Englische Schiffahrtsgesetzgebung. (A. S. Z., 1906, Nr. 36.)
Das Recht der Schiffahrtsabgaben. (Das Recht, 1906, Nr. 18, 19.)
Die Verwendung von Minen im Seekrieg. (Deutsche Juristenzeitung, 1906, Nr. 19.)
Konferenz von Algeciras. (Zeitschr. f. Völkerrecht u. Bundesstaatsrecht, Bd. 1, Heft 4.)

Koloniale Fragen.

Südwestafrikanische Kriegsbilder. (D. K. Z., 1906, Nr. 39.)
Die wirtschaftliche Entwicklung Deutsch-Ostafrikas 1885 bis 1905. (Zeitschr. f. Kolonialpolitik, 1906, Nr. 9.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die Motorbootswettfahrt auf dem Müggelsee. (Das Motorboot, Jahrg. 3, Nr. 14; D. Y., Jahrg. 3, Nr. 6, 7.)
Probleme beim Bau von Motorschnellbooten. (D. Y., Jahrg. 3, Nr. 6.)
Ein neuer Typ für ein kleines Vereisungsmotorboot. (Ebenda.)
La saison du yachting en 1906. (Y., Nr. 1489 vom 22. 9. 06.)
La coupe Roosevelt. (Y., Nr. 1490 vom 29. 9. 06.)
Yachtsegeln in den Vereinigten Staaten und Kanada. (D. Y., Jahrg. 3, Nr. 7.)
Rückblick auf die Segelsaison 1906. (Ebenda.)

Geschichtliches.

Les états barbaresques en 1766. (R. M., Juli 1906.)
La marine à la prise d'Alger. (R. M., August 1906.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Neueste Form von Stationen für drahtlose Telegraphie nach dem System „Telefunken". (Elektrotechnische Zeitschrift, 1906, Nr. 38, 42.)
Wireless telegraphy in the Royal navy. (N. M. R. vom 20. 9. 06.)
Der Brennstoff der Zukunft. (Technisches Überall, Jahrg. 3, Nr. 19.)
Die Lenzmittel der Kriegsschiffe. (Technisches Überall, Jahrg. 3, Nr. 19; Jahrg. 4, Nr. 1.)
Marconis Versuche der gerichteten drahtlosen Telegraphie. (Physikalische Zeitschrift, 1906, Nr. 19.)
Über Störungen im transozeanischen Funkensprechverkehr. (M. S., 1906, Nr. 10.)
Der Wasserballast und seine Beziehung zur Stabilität der Schiffe. (Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 1.)
Oil-engines for marine purposes. (Eg. vom 5. 10. 06.)
Wireless telegraphy and telephony in the Japanese navy. (S. A. vom 29. 9. 06.)
Die Verminderung der Rollbewegungen von Schiffen. (D. O., 1906, Nr. 42.)

Nautische Fragen.

The new »Hezzanith« standard binnacle. (Marine Engineer vom 1. 10. 06.)
Studien über Luftwogen. (Beiträge zur Physik der freien Atmosphäre, Bd. 2, Nr. 2.)
Die Leuchtfeuer des Mittelalters bis zur Neuzeit. (Prometheus, Nr. 885, 886.)
Beiträge zur Theorie der Meeresströmungen. (A. H., 1906, Nr. 10.)
Entwicklung des magnetischen Charakters eines eisernen Schiffes. (Ebenda.)
Gezeitenliteratur seit Ende 1904. (Ebenda.)
Über Monddistanzen und Längenbestimmung zur See. (Himmel und Erde, Bd. 18, Nr. 12.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Die Weserschiffahrt. (S., Jahrg. 7, Nr. 24.)
La navigazione interna in Italia. (Ri. M., August/September 1906.)

Digitized by Google

Marine marchande anglaise. (R. M., August 1906.)
Japan's mercantile marine. (Eg. vom 12. 10. 06.)
Die französische Schiffahrts-, Subventions- und Prämienpolitik 1859 bis 1906. (Archiv für Post und Telegraphie, 1906, Nr. 20.)

Handels- und Verkehrswesen.

Die Handelsbeziehungen Deutschlands zum Auslande. (Stahl und Eisen, 1906, Nr. 19.)
Die Hamburg—Amerika-Linie im Welthandel und Weltverkehr. (D. F., 1906, Nr. 10.)
Deutschlands Anteil am Welthandel. (O. L, 1906, Nr. 36.)
Shipbuilding and shipping at Nagasaki. (Eg. vom 12. 10. 06.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

La pêche en Bretagne. (Y., Nr. 1490, 1491 vom 29. 9., 6. 10. 06.)
Versorgung Deutschlands mit Seefischen. (M. S. V., 1906, Nr. 9/10.)
Pêcheries du Lancashire. (R. M., August 1906.)

Verschiedenes.

Über die Kriegsmarinen auf der Ausstellung in Mailand. (S., Jahrg. 7, Nr. 24.)
Über das Militär-Brieftaubenwesen in verschiedenen Staaten. (M. A. G., 1906, Nr. 8/9.)
Der Flottenaufruf des Admiral Brommy. (U., Jahrg. 9, Nr. 2.)
Die Galeere des Tiberius. (D. F., 1906, Nr. 10.)

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift für das gesamte Leben der Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering. — E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York). — M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.
Digitized by Google

Die Störungen der neutralen Schiffahrt im Russisch-Japanischen Kriege.

Von Ludwig Rieß.

I.

Die überraschenden Angriffe der japanischen Flotte auf die russischen Kriegsschiffe im Hafen von Port-Arthur und auf der Reede von Tschimulpo am 8. Februar 1904, denen erst 2 Tage später die Kriegserklärung folgte, waren nicht die ersten Akte gewaltsamer Feindseligkeit gegen die russische Flagge. Die allererste Kriegstat der Japaner gegen die Russen vollzog sich in dem koreanischen Hafen Fusan schon am 6. Februar, 17 Stunden nach der Überreichung der Note des japanischen Gesandten Kurino in St. Petersburg, die den Abbruch der diplomatischen Verhandlungen aussprach. Wir müssen die Beschlagnahmen, Durchsuchungen und Beschädigungen der russischen und japanischen Handelsschiffe, die vor der Verkündigung des Kriegszustandes stattfanden, mit hineinziehen in diese Übersicht, die den Störungen der neutralen Handelsschiffahrt gewidmet ist.

So eröffnet denn der russische Dampfer „Mukden", ein der Chinesischen Ostbahn-Gesellschaft gehöriges, 1891 gebautes Frachtschiff von 2464 Tonnen, die Reihe der dem Seekriegsrecht verfallenen Handelsschiffe. Der „Mukden" war im Hafen von Fusan noch mit Laden beschäftigt, als das japanische Küstenpanzerschiff „Fuso" und zwei Torpedoboote ihn am 6. Februar um 3 Uhr, 2 Stunden vor der angekündigten Abfahrtszeit, beschlagnahmten und ohne den noch an Land befindlichen Kapitän hinausschleppten ins offene Meer. Die russische Flagge des Handelsschiffes ließen die Japaner bis zur Drei-Seemeilen-Linie wehen, dann holten sie sie nieder und erklärten Schiff und Ladung für Kriegsbeute. Vergeblich hatte der koreanische Zollinspektor gegen die Wegnahme eines noch der Zollabfertigung unterliegenden Schiffes protestiert. Vergebens wies auch der japanische Konsul den Kommandanten des Kriegschiffes darauf hin, daß er einen offenbaren Bruch des Völkerrechtes begehe, umsonst fuhr er in einem Dampfboot dem durch seine Beute behinderten „Fuso" nach, um ihn von seinem Vorhaben abzubringen.

Digitized by Google

In den koreanischen Gewässern galt bereits das Kriegsrecht zu eben der Zeit, als der russische Gesandte in Tokio mit dem Minister des Auswärtigen seine letzte Unterredung hatte. Zwei andere Dampfer derselben Gesellschaft, „Argun" (2000 Tonnen), mit der russischen Post von Dalny nach Nagasaki unterwegs, und „Rossija" (2095 Tonnen), mit Kohlen nach Port Arthur bestimmt, sowie der große Dampfer der Freiwilligen Flotte „Jekaterinoslaw" (5627 Tonnen) wurden am 7. Februar ebenfalls auf der Höhe von Fusan durch den Panzerkreuzer „Azuma" bzw. das Kanonenboot „Tatsuta" und das Küstenpanzerschiff „Saiyen" sowie zwei Torpedoboote aufgebracht und nach Sasebo dirigiert. Mit der „Mandschuria", die von „Azuma" auf hoher See gekapert wurde und später bei der Reise der Kriegskorrespondenten als „Mandschu Maru" Verwendung fand, den Walfischfängern „Alexander" und „Michael" des Grafen Kayserling, die in der Tsuschima-Straße vor Anker lagen, und dem Segelschiff „Westnik" waren bereits acht russische Schiffe vor dem Prisengericht in Sasebo, als es am 14. Februar seine Arbeiten begann. Die am 11. Februar publizierte Kaiserliche Verordnung, die russischen Schiffen in japanischen Häfen und Gewässern eine Sicherheitsfrist bis zum 16. Februar gewährte, konnte diese schon vor der Kriegserklärung gekaperten russischen Schiffe nicht retten, weil sie Konterbande an Bord hatten. Nur was von ihrer Fracht Neutralen oder Japanern gehörte und nicht Konterbande war, wurde später freigegeben.

Die von den genannten japanischen Schiffen schon vor dem ersten Kanonenschuß in der Korea-Straße vollzogenen Beschlagnahmen kontrastierten auffallend mit der milden Praxis, die gleichzeitig im japanischen Hafen Nagasaki gegenüber russischen mit Kriegsmaterial beladenen Schiffen innegehalten wurde. Die „Schilka" und „Mandschuria", die außer Cardiff-Kohle für Port Arthur auch Apparate für Feldtelegraphie und Munition an Bord hatten, wurden zwar am 5. und 6. Februar, als die Nachrichtensperre über alle Häfen und Seekabel Japans verhängt war, an der Ausfahrt verhindert; aber am 7. Februar, als von den nach Port Arthur und Tschimulpo dirigierten japanischen Geschwadern bereits ein genügender Vorsprung gewonnen war, wurde ihnen unbehelligte Ausreise gestattet. Offenbar haben anfangs bei der aktiven Kriegsflotte andere Grundsätze obgewaltet, als bei den für die Regelung des Schiffsverkehrs zunächst kompetenten Behörden. Das mußte außer der „Mandschuria", die abgefangen wurde, auch der norwegische Dampfer „Hermes" erfahren, der am 6. Februar von Moji mit 2100 Tonnen Kohle nach Port Arthur abdampfte. Als er sich eben der Einfahrt seines Bestimmungshafens näherte, wurde er am 9. Februar von der schlachtbereiten japanischen Flotte abgefaßt und als Prise nach Nagasaki gebracht. Ihm kam bereits die neue Regelung der Prisenfrage zustatten; Schiff und Fracht wurden am 7. März freigegeben, weil die Fahrt vor Ausbruch der Feindseligkeiten angetreten war. Der Präsident des Prisengerichts, Matsumura, und seine sechs Beisitzer betonten in ihrem Urteil das Prinzip, daß die Pflichten der Neutralität für ein Schiff erst beginnen, wenn es vor der Ausreise aus dem letzten Hafen die Tatsache des Kriegszustandes wissen konnte. Übrigens war auch das Verfahren der Flotte anfangs nicht konsequent; dem englischen Dampfer „Providence", der unter Charter der Kaiping Mining Company Kohlen von Ching-wan-tao nach Port Arthur bringen wollte, wurde von dem gerade mit dem ersten Angriff auf Port Arthur beschäftigten Geschwader nur der Befehl gegeben, nach seinem Auslaufhafen zurückzukehren.

Digitized by Google

II.

Eine feste Unterlage für die Behandlung der neutralen Schiffahrt bekam die japanische Flotte erst am 10. Februar, dem Datum des kaiserlichen Kriegsmanifestes, als der Marineminister, Baron Yamamoto, die Bestimmungen über Kriegskonterbande erließ und die beiden Prisengerichte in Sasebo und Yokosuka mit dem Obergericht in Tokio eingesetzt wurden. Die entsprechende russische Verordnung erfolgte 19 Tage später, am 29. Februar 1904. Dem Verzeichnis der von Japan verbotenen Waren hat Wiegner in seiner preisgekrönten Monographie über „die Kriegskonterbande in der Völkerrechtswissenschaft und der Staatenpraxis" (Berlin 1904) vorgeworfen, daß „die Japaner dem Umfang des Konterbandebegriffs wohl die größte Ausdehnung gegeben haben, welche derselbe je gefunden hat". An die russische Liste knüpfte die englische Regierung eine Reihe diplomatischer Einwendungen. Mit einigen Bemerkungen müssen wir hier auf beide Verzeichnisse und die darin gefundenen Härten kurz eingehen.

Die Japaner, die im Anschluß an das englische Vorbild absolute und relative Konterbande unterscheiden, haben unter den verbotenen Waren mit Bestimmung für das Territorium des Feindes auch Zement, Blei, Salpeter und Schwefel aufgeführt. Als relative Konterbande, d. h. nur verfallen, wenn für das Heer oder die Flotte bestimmt, werden aber noch aufgeführt: Lebensmittel, Getränke, Pferde, Pferdegeschirr, Pferdefutter, Fahrzeuge jeder Art, Kohle, Bauholz, geprägtes Geld, Gold- und Silberbarren und Material zur Konstruktion von Telegraphen, Telephonen und Eisenbahnen. Soweit die aufgezählten Gegenstände zur Ausrüstung des neutralen Schiffes notwendig sind, sollen sie natürlich ausgenommen sein. Den Bestimmungen des japanischen Prisenrechts von 1894, die bei Ausbruch des Japanisch-Chinesischen Krieges erlassen worden waren, fügte eine Verordnung vom 2. März 1904 die Modifikation hinzu, daß die vorgeschriebene Publikation der Entscheidungen eines japanischen Prisengerichts außer in der „Kwampo" (d. h. dem Staatsanzeiger) auch noch in zwei in Japan erscheinenden Journalen fremder Zunge erfolgen solle, so daß den europäischen und amerikanischen Interessenten eine etwaige Berufung oder Beschwerde innerhalb der gestatteten 30tägigen Frist erleichtert würde.

Die russische Erklärung über die Behandlung der neutralen Schiffahrt ist in dem fünften bis neunten Artikel der am 27. Februar sanktionierten kaiserlichen Verordnung über die Prinzipien der während des Krieges geltenden Ausnahmebestimmungen enthalten*). Zugleich werden die wichtigsten das Seekriegsrecht einschränkenden Grundsätze der Pariser Konferenz von 1856 wiederholt, das Reglement über das Prisenrecht vom 27. März 1895 und die Instruktionen der Admiralität vom 20. September 1900 in Erinnerung gebracht und in Artikel 6 zehn Gruppen von Gegenständen aufgeführt, die als Konterbande behandelt werden sollten. Die letzte Gruppe dieser Liste war es, woran die englische Regierung Anstoß nahm, zumal die in Japan beobachtete Unterscheidung von absoluter und relativer Kriegskonterbande wegfiel. Der Wortlaut dieses Absatz 10 des Artikels 6 lautet in der Übersetzung: „Im allgemeinen alle Gegenstände, die für den See- oder Landkrieg bestimmt sind; ferner Reis, Lebensmittel, Pferde, Last- und

*) Veröffentlicht nach der offiziellen französischen Übersetzung im »Journal de Saint Pétersbourg« vom 16. (29.) Februar 1904.

Digitized by Google

andere Tiere, die für einen Kriegszweck dienen können, wenn sie auf Rechnung oder an die Adresse des Feindes transportiert werden". Am 18. März wurden die Kommandanten der Kriegsschiffe instruiert, daß unter den „Nahrungsmitteln" (denrées alimentaires), die angeblich in Absatz 10 des Artikels 6 erwähnt werden (in Wirklichkeit werden darin nur les vivres aufgeführt), auch alle Arten Korn, Fische, Fischprodukte jeder Art, Bohnen, Bohnenöl und Samenkuchen einbegriffen seien. (Samenkuchen ist ein Exportartikel Koreas und der Mandschurei, der als Dungmittel in der japanischen Landwirtschaft eine gewisse Rolle spielt.) Am 21. April wurde auch Baumwolle als Kriegskonterbande erklärt.

Die ganz allgemeine Fassung des letzten Zusatzes veranlaßte die englische Regierung zu der Anfrage, ob unter Baumwolle auch z. B. Gewebe aus diesem Stoffe zu verstehen seien. Am 17. Mai gab das Ministerium des Auswärtigen in St. Petersburg die Erklärung ab, daß nur Rohbaumwolle, wie sie für die Anfertigung von Explosivstoffen verwendbar ist, als Konterbande gelten, Garne und Gewebe aber unbelästigt bleiben sollten. Ein Versuch der englischen Regierung, von der russischen das Zugeständnis zu erlangen, daß Reis und Lebensmittel nur, wenn sie für das Heer oder die Flotte einer kriegführenden Partei bestimmt seien, als Konterbande behandelt werden könnten, fand in St. Petersburg nach langer Verhandlung am 16. September Berücksichtigung. Für die übrigen neun Absätze, besonders auch für Kohle, diese — nach Sir C. Hardinges Ausdruck — „Ware allgemeinster friedlicher Verwendung", blieb es aber bei dem generellen Verbot. Graf Lamsdorff stellte sich auf den Standpunkt, daß mangels einer internationalen Vereinbarung jede kriegführende Partei willkürlich bestimmen könne, was sie als verbotene Fracht ansehen wolle, versprach aber, über die jetzt geltende Auffassung der Autoritäten für Völkerrecht den berühmten russischen Professor Martens zu befragen. In der Tat stimmt die Communis opinio auch der englischen Rechtslehrer mit dem von der russischen Regierung behaupteten Standpunkte überein. Professor Holland in Oxford hat das am 5. Mai 1904 dahin formuliert: „Eine neutrale Regierung hat kein Recht, über Härten, die dadurch Schiffe ihrer Flagge befallen, Beschwerde zu führen, sondern muß sich bei den Ansichten der kriegführenden Partei und ihrer Prisengerichte beruhigen, wenn diese Ansichten nicht das darstellen, was Lord Granville 1861 „einen flagranten Bruch des Völkerrechts" nannte.*) Am 30. September 1904 erließ endlich die russische Regierung eine Instruktion, wonach die in Absatz 10 des Artikels 6 aufgezählten Gegenstände ancipitis usus als relative Konterbande zu behandeln seien. Auch sollte ein neutrales Schiff wegen Konterbande nur konfisziert werden, wenn diese mehr als die Hälfte seiner gesamten Ladung ausmachte. Wir werden sehen, wie wenig die Praxis diesen Milderungen der Prinzipien entsprach.

Zwischen den beiderseitigen Erlassen über die Kriegskonterbande auf neutralen Schiffen, also in der Zeit vom 11. bis 29. Februar 1904, erfolgte eine Reihe von Durchsuchungen, Wegnahmen und Versenkungen von Handelsschiffen, die den Ernst des Seekrieges in viel höherem Grade als der chinesisch-japanische und der spanisch-amerikanische den handeltreibenden Fahrzeugen fühlbar machten. Japan erschien dabei

*) Brief an die »Times«, abgedruckt am 12. März 1904.

Digitized by Google

nur deshalb in milderem Lichte, weil seine Maßnahmen sich auf die eigenen Häfen und den maritimen Kriegsschauplatz beschränkten und weil gleich vom 11. Februar an das geordnete Verfahren vor den Prisengerichten einen besseren Schutz gegen Willkür bot.

Die erste Behelligung der neutralen Schiffahrt in japanischen Gewässern erfolgte am Abend des 11. Februar im Hafen von Yokohama. Dort erschien an Bord des Hamburger Dampfers „Emma" (1681 Tonnen) eine Abteilung Matrosen des Kanonenbootes „Amagi", um ihn in Beschlag zu nehmen, weil er Lebensmittel für eine Firma in Port Arthur an Bord hatte. Da aber dieser Dampfer schon am 7. Februar in Yokohama angekommen war und bereits ein Telegramm an die heimische Reederei aufgegeben hatte, um die Ermächtigung zu einer Änderung des Reiseziels zu erbitten, so gaben ihn die Japaner schon nach 24 Stunden wieder frei, nachdem ein japanischer Seeoffizier in das Logbuch eingetragen hatte, daß Schiff und Ladung überall hin gebracht werden dürfe, außer in einen russischen Hafen. Die aus San Francisco und Tacoma noch vor dem Ausbruch der Feindseligkeiten abgegangenen Postschiffe „Korea", „Coptic" und „Gaelic" mußten sich in Nagasaki und Yokohama die Durchsuchung gefallen lassen, obwohl sie nur nach Schanghai und Hongkong fahren, also keinen feindlichen Hafen berühren wollten. Die großen Posten von Fleischkonserven, die die beiden zuerst genannten Dampfer als Umladegut für Port Arthur an Bord hatten, mußten in den japanischen Häfen ausgeladen werden. Auf der „Gaelic" wurde bei der Durchsuchung in Yokohama am 1. März nur eine Kiste mit Käse vorgefunden, die nach Port Arthur weitergehen sollte; dieses den Japanern widerliche Genußmittel durfte unbehelligt an Bord bleiben.

Dem russischen Kreuzergeschwader, das von Wladiwostok in See gegangen war, um die Küsten des japanischen Inselreiches zu beunruhigen und die Transporte zu stören, sind auf seiner ersten Fahrt am 11. Februar 1904 zwei kleine japanische Küstendampfer begegnet, die „Nagoura-Maru" (710 Tonnen) und die „Zenscho-Maru" (170 Tonnen). Ihre Fracht bestand aus Reis und wenigen anderen Waren, die sie von Sakata nach Otaru bringen sollten. Das größere der beiden Schiffe wurde, nachdem die Mannschaft und die Passagiere herübergenommen waren, in den Grund gebohrt; das kleinere fand Rettung in der Flucht, da keine der drei Granaten, die man ihm nachsandte, traf. Der dadurch verbreitete Schrecken wirkte auf kurze Zeit lähmend auf die Schiffahrt zwischen der Hauptinsel und dem Hokkaido. Da den von dem russischen Kreuzergeschwader aufgebrachten japanischen Küstendampfern der Ausbruch der Feindseligkeiten bei ihrer Ausfahrt von Sakata natürlich bereits bekannt sein mußte, so haben auch die japanischen Juristen, die in der von Ariga herausgegebenen Wochenschrift über Völkerrecht den Fall besprachen, zugeben müssen, daß die „Nagoura-Maru" nach ihrer Beschlagnahme das Eigentum ihrer Kaperer wurde, die damit machen konnten, was sie wollten. Die Entrüstung über den Vorgang legte sich auch, als es bekannt wurde, daß die Nachricht von dem Untergang der Mannschaft und der Passagiere des Schiffes falsch war. Eine gewisse Berechtigung behielt nur der Vorwurf, daß die Russen so lange mit der Einrichtung von Prisengerichten zögerten, vor denen etwa auch Neutrale ihre auf japanischen Schiffen verfrachteten Güter, soweit sie nicht Konterbande waren, reklamieren oder Schadenersatz beanspruchen konnten. Erst Mitte März hat das russische Marineamt vier Prisengerichte in Port Arthur, Wladiwostok,

Digitized by Google

Sewastopol und Libau eingerichtet. Als Obergericht diente der in St. Petersburg begründete Appellationshof, dem auch die englischen Juristen später das hohe Lob erteilten, daß man seinen Rechtssprüchen den weisen Einfluß seines als erste Autorität anerkannten Beisitzers, Prof. Martens, anmerke.

Die Störungen, die der neutralen Schiffahrt in den ersten Wochen nach der Kriegserklärung von den Russen zuteil wurden, erstreckten sich aber weit über die ostasiatischen Gewässer hinaus. Hier wurde nur das englische Frachtschiff „Fooping" auf der Fahrt von Dalny nach Schanghai bei der Fahrt an den Kriegsschiffen und Festungsgeschützen von Port Arthur vorbei am 13. Februar beschossen, gezwungen, nach Dalny zurückzukehren und 2 Tage dort festgehalten, und am 14. Februar der gleichfalls englische Dampfer „Providence" auf der Höhe von Port Arthur gekapert.*) In den letzten Wochen des Februar begannen aber auch die Belästigungen neutraler Schiffe im Roten Meere durch russische Kreuzer. Anfangs waren es nur Kohlendampfer auf der Fahrt ostwärts, die darunter zu leiden hatten. So wurden die drei englischen Schiffe „Ettrickdale", „Frankby" und „Mathilda" 10 Tage lang an die Bewegung der russischen Kriegsschiffe gefesselt. Es war das Verstärkungsgeschwader unter Admiral Wirenius, das bei seiner Rückfahrt auf der Dampferroute im Roten Meere die neutrale Schiffahrt seiner Kontrolle unterwarf. In London war man auf den Verlust der drei Dampfer nebst Ladung gefaßt; denn alle drei sollten Kohlen nach Japan bringen. Da aber der Ministerrat in Kairo entschied, daß nach der Konvention von 1888 wohl regelrechte Prisen, d. h. gekaperte Schiffe mit Prisenbemannung, nicht aber bloß von einem Kriegsschiff „eskortierte" Handelsschiffe durch den Suez-Kanal fahren dürften, so erfolgte die Freilassung; denn die Russen hatten angeblich weder Offiziere noch Mannschaften übrig, um ihre Beute zu navigieren. Am 22. Februar wurde auch der P. & O.-Dampfer „Mombasa" im Roten Meere angehalten, aber sofort wieder freigegeben, da er zu einer regelmäßig nach Indien verkehrenden Linie gehört. Auf einen Befehl von St. Petersburg enthielt sich das Geschwader sehr bald wieder aller Störungen des neutralen Handels im Roten Meere. Offenbar hat der Wunsch, mit der ägyptischen Regierung, die gegen den überlangen Aufenthalt russischer Kriegsschiffe in Port Said und Suez protestiert hatte, schnell zu einer freundschaftlichen Übereinkunft zu gelangen, die russische Regierung bedenklich gemacht, die Rechte eines Belligerenten energisch wahrzunehmen, ehe Rußland durch Einrichtung von Prisengerichten die Gewähr für ein geordnetes Verfahren geschaffen hatte.

So trat von Anfang März, als auch die öffentliche Meinung in England anfing, sich über die russische Aktivität im Roten Meere zu beunruhigen und Lawson Walton seine Interpellation im Unterhause einbrachte, ein mehrmonatlicher Stillstand in den Störungen des neutralen Handels durch Rußland ein, der nur von der Durchsuchung des P. & O.-Dampfers „Osiris" durch das Kanonenboot „Chrabry" bei Brindisi am 3. Mai unterbrochen wurde. Die Russen suchten nach den für Japan bestimmten Postsäcken, konnten sie aber nicht finden, da der Kapitän sie zwischen der Ladung hatte verstecken lassen.

*) Von den Beschädigungen der in Port Arthur von den Feindseligkeiten überraschten Dampfer „Pronto" und „Chingping" während des ersten Angriffs auf die russische Flotte sehen wir als unbeabsichtigt ab. Der englische Dampfer „Foxton Hall" blieb vom 8. Februar bis zum 12. März in Port Arthur.

Digitized by Google

III.

Die von Beschlagnahmen und Visitationen verhältnismäßig freie Periode des Frühlings 1904 brachte aber der neutralen Schiffahrt eine neue Gefahr, die auf lange hinaus und selbst nach dem Frieden die dem Kriegsschauplatze nahen Meere unsicher machte. Das Legen von Seeminen, verankerten und schwimmenden, war von den Russen zur Sicherung der Hafeneingänge von Port Arthur und Dalny schon seit dem Februar-Überfall betrieben, was durch den Unfall ihres Spezialschiffes „Jenissei" am 11. Februar sofort bekannt wurde. Aber auch die Japaner gingen in größerer Entfernung von der Küste mit diesem Kriegsmittel in großem Maßstabe vor, ohne der Außenwelt eine Warnung zukommen zu lassen. Die Zahl der auf beiden Seiten gelegten Minen ist nicht bekannt, geht aber sicher in die Tausende; denn noch im Laufe des Jahres 1904 gelang es den Japanern, vor Port Arthur 395 russische Seeminen aufzunehmen oder zur Explosion zu bringen. Während der Kriegsperiode ging durch treibende Minen auf der Route von Schanghai nach Niutschwang das britische Segelschiff „Lucia" mit Bemannung zugrunde; nur ein Mann rettete sich (September 1904) Der deutsche Dampfer „Hermann Menzell" wurde am 11. September 1905 schwer beschädigt. Der britische Dampfer „Sobralence" (1982 Tonnen) ging am 13. März 1905 bei Port Arthur durch eine Mine zugrunde. Infolgedessen ersuchten die diplomatischen Vertreter der Vertragsmächte im April 1905 die chinesische Regierung, die nordchinesischen Gewässer nach treibenden Minen absuchen zu lassen. Das chinesische Kriegsschiff „Haitschen" und mehrere Handelsschiffe wurden zu diesem Zwecke ausgesandt. Da sich im September 1905 die Gefahr als noch nicht beseitigt erwies, sandten die Chinesen noch einmal 3 Kriegs- und 11 Handelsschiffe auf die Suche. Zugleich wurde den Dschunkenführern für jede nachgewiesene Mine eine Belohnung von 2000 Taels ausgesetzt. Aber erst am 5. Oktober 1906 verkündigte die japanische Admiralität, daß jetzt nach dem im Januar 1905 begonnenen und am 26. August 1906 beendeten Auffischen von schwimmenden Minen diese Gefahr im nordchinesischen Meere als beseitigt gelten könne. Bis zum Friedensschluß war es aber völlig unbekannt, daß auch in den Gewässern von Wladiwostok schon am 28. und 29. April 1904 Streuminen in großer Zahl gelegt waren. Im Südosten der Bosporus-Straße und an den Verbindungsstellen des Eugenie-Archipels mit der Bai Peters des Großen wurden sie in großer Zahl verankert, um den russischen Kreuzern bei ihrer Rückkehr von dem Beutezuge, auf dem sie an der Ostküste Koreas den japanischen Dampfer „Goyo-Maru" und das Transportschiff „Kinschin-Maru" mit einem an Bord befindlichen Truppentransport versenkten, den Untergang zu bereiten. Diese Maßregel hatte indessen nicht den erhofften Erfolg. Aber am 10. und 11. Juni 1904 wurden die nach Wladiwostok fahrenden deutschen Schiffe „Tiberius" und „China" durch diese Minen schwer beschädigt; die „China" sank sogar. Trotz des geringen Erfolges entschloß sich Admiral Togo ein Jahr später, als die baltische Flotte Ostasien erreichte, dies Kriegsmittel noch einmal in größerem Maßstabe zu versuchen. Aus der vom japanischen Hydrographischen Amt nach dem Frieden dem General Linewitsch auf seine Anfrage über die Lage der vor Wladiwostok geworfenen Minen erteilten Auskunft geht hervor, daß 715 Minen quer über die 40 Seemeilen breite Bucht Peters des Großen zwischen den Inseln Askold und Korsakow verteilt wurden. Durchschnittlich

Digitized by Google

kam also eine Mine auf je 100 m dieser Entfernung. 12 Minen lagen östlich und südlich von Skriplief, 39 gegenüber der Japanischen Straße, 24 gegenüber dem Currie-Kanal, so daß sich im ganzen die angegebene Zahl verankerter Seeminen aus dieser Operation auf 790 stellt. Trotzdem die Russen das Auffischen dieser Schiffahrtshindernisse sofort in die Hand nahmen, ist doch noch im Januar 1906 das deutsche Passagierschiff „Sylvia" beschädigt und noch im Sommer ein russisches Schiff zum Sinken gebracht worden. Auch in der Straße zwischen Formosa und den Pescadores scheinen die Japaner bei der Annäherung der baltischen Flotte eine Minensperre vorbereitet zu haben. Wenigstens wurde mit Hinweis auf diese Gefahr am 26. April 1905 der Dampfer „Indrani" von einem japanischen Hilfskreuzer angehalten und auf einem Umwege von 100 Meilen westlich von den Pescadores herumgeleitet. Von Unglücksfällen, die aus diesem Minenfelde herrühren, ist nur das Schicksal einiger formosanischer Fischer bekannt geworden, die durch eine von ihnen ans Land gezogene Mine im Sommer 1906 getötet wurden. Da es unmöglich ist, nach einem Unfall festzustellen, ob es sich um eine japanische oder russische Mine handelt, so unterbleiben natürlich auch die Reklamationen der Schiffsreedereien. Wegen der noch immer bestehenden Gefahr für die Handels- und Passagierdampfer haben sich die neuesten Kongresse über Völkerrecht mit der Frage der Einschränkung dieses Kriegsmittels besonders beschäftigt. Japan, das sonst in derartigen Diskussionen ganz gut weggekommen ist, hat wegen seiner Unterlassung der rechtzeitigen Anzeige der Minenlegung scharfen Tadel gefunden.

IV.

Der Monat Mai 1904 war der Unglücksmonat der japanischen Flotte. Damals hat sie an einem Tage, dem 15., zwei Schlachtschiffe 1. Klasse durch Auflaufen auf Minen vor Port Arthur verloren. Tags zuvor war ein Kanonenboot ebenfalls durch eine Mine zerstört worden; tags darauf ging ein geschützter Kreuzer infolge einer Kollision zugrunde; von kleineren Verlusten ganz zu schweigen. Nach dem Tonnengehalt berechnet, kommen von den 47 000 Tonnen, die die japanische Kriegsflotte im Kriege einbüßte, über 37 000 auf den einzigen Monat Mai 1904. Auch war der große Branderangriff in der Nacht vom 2. zum 3. Mai 1904, bei dem Admiral Togo zwölf Handelsdampfer von zusammen 25 723 Tonnen dem Untergange weihte, erfolglos geblieben. Da inzwischen auch die großen Truppentransporte zum Abschluß gebracht waren, so trat für die japanische Flotte eine Periode der Ruhe und der Reparaturen ein, die auch den russischen Kriegshäfen Port Arthur und Wladiwostok zustatten kam. Auf das Abfangen der nach diesen Punkten fahrenden Handelsschiffe haben die Japaner im Sommer und Herbst 1904 noch nicht so viel Mühe verwandt wie später, so daß dort Lebensmittel und Kohlenvorräte angehäuft werden konnten, die auch für die baltische Flotte, wenn sie glücklich zum Ziele gelangte, ausgereicht hätten. Um mit erneuertem Material und frischen Kräften einem neuen russischen Geschwader bei seinem Eintreffen in den ostasiatischen Gewässern die Spitze bieten zu können, war diese Enthaltsamkeit im Aufstöbern der Kriegskonterbande geboten.

Nur ein norwegisches, ein französisches, ein chinesisches und zwei englische Handelsschiffe wurden in den Monaten Juni, Juli, August und September 1904 von den Japanern behelligt, und davon zwei sogar in japanischen Gewässern. Der

Digitized by Google

norwegische Dampfer „Aggi" des Handelshauses Christian Michaelson & Co. war am 1. April von Barry in England mit einer Ladung Kohlen ausgesandt worden, um von der zu erwartenden Kohlenteuerung in Ostasien zu profitieren. In Schanghai erhielt der Kapitän von den Eigentümern die telegraphische Weisung, nach Nagasaki zu fahren, wo er am 4. Juni ankam. Der Verdacht, daß diese Spekulationssendung eigentlich für die Russen in Port Arthur bestimmt war, veranlaßte den Kommandanten des Torpedobootszerstörers „Katsuragi", den Dampfer nebst Fracht am 7. Juni im Hafen von Nagasaki mit Beschlag zu belegen, weil seine Schiffspapiere „unvollständig" waren; denn als Bestimmungsort war angegeben „Singapore or orders". Aber das Prisengericht in Sasebo gab Dampfer und Ladung am 25. Juni frei, weil die Absicht, den Russen Konterbande zuzuführen, nicht nachgewiesen sei. Trotzdem erklärten die Richter das vom „Katsuragi" eingeschlagene Verfahren für korrekt. Für ein Verfahren nach dem Seekriegsrecht ist es sehr bemerkenswert, daß unter so verdächtigen Umständen dem neutralen Schiffe der Benefit of the doubt zugestanden wurde.

Ebenso milde war das Urteil desselben Prisengerichts gegenüber zwei Dampfern der Kaiping Mining Co. in Tientsin, der „Hsiping" (1900 Tonnen) und der „Peyping". Der erstere dieser Dampfer fuhr unter britischer Flagge, der letztere unter chinesischer. Beide wurden von dem Hilfskreuzer „Hongkong-Maru" auf hoher See gekapert, während sie mexikanische Dollars, Lebensmittel, Spirituosen und Blei nebst anderen Waren nach Niutschwang bringen wollten, das von den Japanern, solange es in russischem Besitz blieb, als feindlicher Hafen erklärt worden war. Im Falle der „Hsiping" betont das Urteil ausdrücklich, daß der Ort der Aufbringung am 14. Juli als „hohe See" bezeichnet werden müsse, da er $6^1/_2$ Seemeilen von der Kaiming-Insel beim Vorgebirge von Schantung gelegen sei. Beide Schiffe und der oben nicht genannte Teil ihrer Fracht (Baumwollen- und Wollenwaren) wurden freigegeben; nur die an Bord befindliche Konterbande blieb konfisziert.

In dem kleinen hölzernen Dampfer „Georgi" von 179 Tonnen mit 36 Mann Besatzung, der unter französischer Flagge fuhr, fingen die Japaner am 19. August eins von den Schiffen ab, die regelmäßig von den gegenüberliegenden chinesischen Häfen Kriegskonterbande an den Hafeneingang von Port Arthur brachten, und darin mit den chinesischen Dschunken konkurrierten, die ihre nächtliche Segelfahrt schon um der ausgesetzten Belohnung von 1000 Taels willen riskierten. Auch die Bemannung des Dampfers „Georgi" bestand aus Chinesen; nur der Kapitän war ein Franzose. Die Basis seiner Operationen war Tongku. Man warf diesem Schiffe Blockadebruch vor, obwohl eine effektive Blockade von Port Arthur damals noch nicht bestand und die Beschlagnahme bei der Ausfahrt unter Ballast stattgefunden hatte.

Infolge des Seekrieges mußte sich auch der Pelzhandel, der den amerikanischen Markt versorgt, seine Bezüge aus Sibirien auf einer neuen Route, nämlich direkt von Kamtschatka nach San Francisco, kommen lassen. Auf dieser Handelsstraße wurde der britische Dampfer „Crusader" am 23. September 1904 in der Tsugaru-Straße angehalten und nach Hakodate gebracht, von dem Prisengerichte aber sofort freigegeben.

Damit ist aber auch die Liste der von den Japanern in den vier Monaten von Juni bis September 1904 behelligten neutralen Handelsschiffe erschöpft. Ihr Interesse liegt in dem Kontrast einmal zu der reichen Beute, die von den Russen gerade in

Digitized by Google

dieser Periode gemacht, allerdings zum großen Teil zerstört oder wieder herausgegeben wurde, dann aber auch zu den sich häufenden Beschlagnahmen der Japaner in einer späteren Periode des Krieges.

Obwohl die wenigen Kreuzer des Admirals Besobrasow die eigentlichen Handelsstraßen der ostasiatischen Meere kaum berührten und ihre Aufmerksamkeit in erster Linie auf die Nachschubtransporte der japanischen Armee über das Japanische Meer sowie auf die eigene Sicherheit vor der Verfolgung durch das überlegene Geschwader Kamimuras lenken mußten, so haben sie doch noch Gelegenheit gefunden, gegen zehn neutrale Handelsdampfer einzuschreiten.

Im Juni begnügte sich das russische Kreuzergeschwader den Neutralen gegenüber noch mit den allgemein üblichen Maßregeln von Kriegführenden. Das mit Hokkaidokohlen beladene englische Dampfschiff „Allanton" (4253 Tonnen) wurde am 16. Juni auf der Fahrt von Muroran nach Singapore, dem wichtigsten Stapelplatz für japanische Steinkohle, in der Koreastraße gekapert, nach Wladiwostok gebracht und dort als gute Prise erklärt, weil man aus der Anwesenheit eines japanischen Schiffsjungen an Bord den Verdacht schöpfte, daß das angegebene Reiseziel fingiert sei. Der Admiralitätshof in Petersburg hob am 22. Oktober das Urteil auf und gab Schiff und Ladung wieder frei. Noch besser kam das amerikanische Segelschiff „James Johnson" (993 Tonnen) weg, das in Ballast von Schanghai nach Hakodate segelte, um Schwefel abzuholen; es wurde am 19. Juni bei Oschima außerhalb der Tsugaru-Straße angehalten, aber sofort freigelassen.

Aber im Juli 1904 übte das russische Kreuzergeschwader bereits gegen die Neutralen dieselben Akte der Feindseligkeit wie früher gegen die japanischen Handelsdampfer. Von den acht Schiffen, die ihm begegneten, wurden zwei englische nur angehalten,*) zwei englische und ein deutsches gekapert, zwei englische und ein deutsches in den Grund gebohrt. Keine Weiterungen knüpften sich an die einfachen Durchsuchungen und an die Beschlagnahme der „Cheltenham"; denn dieser Dampfer wurde am 4. Juli gefaßt, als er 30 000 Eisenbahnschwellen und 12 000 Kubikfuß Bauholz von Otaru nach Fusan brachte, die beim Bau der militärischen Eisenbahn von Fusan nach Söul Verwendung finden sollten. Bei den beiden anderen beschlagnahmten Schiffen kam es aber zu diplomatischen Verwahrungen seitens der Vereinigten Staaten und Englands. Beide hatten Mehl für europäische Firmen in Japan geladen; das englische Schiff „Calchas" (6748 Tonnen) zu Victoria in Britisch-Nordamerika, das deutsche „Arabia" (4336 Tonnen) in Portland, Oregon. Gegen die Entscheidung des Prisengerichts in Wladiwostok, daß die Ladung der „Arabia" an Eisenbahnmaterial und Mehl (2 360 000 Pfund), soweit sie für japanische Häfen bestimmt war, Kriegskonterbande sei, legte der Staatssekretär Hay am 30. August Verwahrung ein. Kriegskonterbande seien solche auch friedlichen Zwecken dienenden Waren nur, wenn es erwiesen wäre, daß sie für die feindliche Kriegsmacht bestimmt seien. Die Last des positiven Beweises liege den Beschlagnehmern ob, denn das Gegenteil zu erweisen, nämlich daß kein Teil der Ladung später der Kriegsmacht zur Verfügung stehen werde, sei unmöglich. Schon 4 Tage vor der

*) Es waren die „Samara", die am 20. Juli auf der Fahrt von Schimizu nach Muroran bei Esan-Point durchsucht wurde, und die „Tsinan", der die Russen am 24. Juli 35 Meilen südwestlich von Omayesaki begegneten und 21 Laskaren vom „Knight Commander" übergaben.

Digitized by Google

Niederschrift dieses energischen Protestes beschwerte sich der englische Botschafter in Petersburg über die ungleiche Behandlung des deutschen und des englischen Schiffes, die beide bei derselben Kreuzfahrt den Russen in die Hände gefallen waren und deren Rechtsfall ganz gleichartig war. Die der Hamburg—Amerika-Linie gehörende „Arabia" war nämlich schon nach wenigen Tagen freigegeben worden, während die „Calchas" damals bereits über 3 Wochen in Wladiwostok lag. Diese englische Verwahrung hatte auch den Erfolg, daß „Calchas" am 13. September ebenfalls freigegeben wurde. Die mit ihr beförderten amerikanischen Postsachen waren bereits von der „Arabia" in Wladiwostok übernommen worden.

Auf dieser ereignisreichen Kreuzerfahrt wurden aber auch noch ein englisches und ein deutsches Schiff in den Grund gebohrt. Der „Knight Commander" (4306 Tonnen) hatte die lange Reise von New York über Schanghai nach Yokohama beinahe beendigt, als ihm die russischen Kreuzer am Morgen des 24. Juli 35 Seemeilen südlich von der Halbinsel Izu begegneten. Da das Schiff Eisenbahnmaterial an Bord hatte, erhielt die Mannschaft 10 Minuten Zeit, sich in die Boote und an Bord der russischen Kreuzer zu retten. Dann wurde der Dampfer in den Grund gebohrt.*) Ebenso erging es tags darauf dem von einer japanischen Gesellschaft gecharterten deutschen Dampfer „Thea" (2225 Tonnen Wasserverdrängung), der Fischdünger in Hokkaido geladen hatte und um die Ostküste Japans herumfahrend die Inlandsee erreichen wollte. Da seine Bemannung meist aus Japanern bestand, so betrachtete das Prisengericht in Wladiwostok ihn als „gute Prise"; aber der Admiralitätshof hob im Dezember 1904 das Urteil auf und erkannte auf eine Entschädigung in Höhe von 780 000 Mark für das Schiff allein; denn die Verfrachter hatten sich bei dem Urteil des Prisengerichts in Wladiwostok beruhigt. Der dritte im Juli in den Grund gebohrte Dampfer war seinem Geschick schon am 16. Juli auf der Fahrt von Tschifu nach Niutschwang verfallen. Es war das englische Dampfschiff „Hipsang" (1040 Registertonnen), das auf der Fahrt von Niutschwang nach Tschifu und Canton mit einer Ladung Bohnen und Samenkuchen vom Torpedoboot „Nr. 7" bei Port Arthur ohne jede Warnung durch 16 Schüsse in den Grund gebohrt wurde. Zwei chinesische Passagiere fanden ihren Tod in den Wellen, zwölf wurden verwundet. Für das letztere der beiden englischen Schiffe wurde entsprechende Entschädigung bezahlt.

War die öffentliche Meinung gegen die russische Kriegführung schon durch die Vorgänge in den ostasiatischen Gewässern erregt, so brachte derselbe Monat, Juli 1904, auch eine lange Reihe viel erörterter Störungen des neutralen Handels im Roten Meere.

Die beiden Dampfer der Freiwilligen Flotte „Smolensk" und „Petersburg"

*) Die beim Oberhof in St. Petersburg eingelegte Berufung gegen das Urteil des Prisengerichts in Wladiwostok kam im November 1905 zur Verhandlung, wurde aber abgewiesen. Dabei führte das Erkenntnis aus: „Die Frage, ob die Versenkung des Schiffes berechtigt war, ist keine, die der Beurteilung des Prisengerichts unterliegt, sondern eine Frage für die Marinebehörden und ein Strafgericht, da die Versenkung eines Fahrzeugs auf die persönliche Verantwortlichkeit eines Kommandanten hin gestattet ist. Also, ob die außerordentlichen Umstände, die von dem Kommandanten im einschlagenden Falle beobachtet wurden und ihn veranlaßten, das Fahrzeug zu versenken, ausreichend waren oder nicht, ist eine Sache, die nur von den vorgesetzten Offizieren desjenigen, der den Befehl zur Versenkung gegeben hat, zu entscheiden ist, nicht aber von einem Prisengericht."

Digitized by Google

waren unter der Handelsflagge durch die Dardanellen und den Suezkanal gefahren und hatten sich im Roten Meere in Hilfskreuzer umgewandelt. Die „Petersburg" hatte acht Geschütze auf Deck. Südlich von Dschedda hielt sie am 11. Juli die beiden englischen Dampfer „Menelaus" und „Crewe Hall" an und prüfte die Schiffspapiere, wodurch ein Aufenthalt von 4 Stunden verursacht wurde. Ebenso erging es den Dampfern „Dragoman" auf der Fahrt von Batum nach China am 15. Juli und dem englischen Dampfer „Waipara" im Roten Meere. Schärfer ging dieser russische Hilfskreuzer am 14. Juli gegen den P. & O.-Dampfer „Malacca" (4045 Tonnen) vor, unter dessen Ladung von 3000 Tonnen auch 40 Tonnen Waffen und Munition gefunden wurden, die für die britische Garnison in Hongkong bestimmt und durch das bekannte Abzeichen des breiten Pfeiles als Regierungseigentum kenntlich gemacht waren. Angeblich hatten die Russen durch ihren Agenten in Antwerpen die Nachricht erhalten, daß die „Malacca" Kriegskonterbande für Japan geladen habe. Ein Schrei der Entrüstung ging durch die englische Presse, als die Nachricht einlief, daß die beschlagnahmte „Malacca" unter russischer Kriegsflagge in Suez eingetroffen sei und nach Libau vor das Prisengericht gebracht werden solle. In Deutschland wurde die „Smolensk" durch ihr Vorgehen gegen die neutrale Schiffahrt im Roten Meere bekannter. Am 15. Juli wurde der ausgehende Reichspostdampfer „Prinz Heinrich" angehalten und gezwungen, die japanische Post, 31 Briefsäcke und 24 Paketbündel, herauszugeben; bis auf zwei nach Nagasaki bestimmte Säcke wurde zwar die Beute einige Tage darauf dem zu diesem Zweck angehaltenen P. & O.-Dampfer „Persia" zur Weiterbeförderung übergeben. Am 20. Juli wurde der Dampfer der Hamburg—Amerika-Linie „Scandia" (4336 Tonnen) bei Perim gekapert und am 23. nach Suez gebracht, weil sie für Tsingtau bestimmtes Kriegsmaterial an Bord hatte. Aber inzwischen hatten die Proteste der englischen und deutschen Regierungen und die Weigerung Ägyptens, für die gekaperte „Malacca" die Einnahme von Wasser und Kohlen für eine Fahrt bis Cherbourg zu gestatten, in St. Petersburg Eindruck gemacht. Im Ministerkonseil wurde anerkannt, daß der legale Status der beiden Kreuzer, die nach den Bestimmungen des Pariser Friedens von 1856 die Durchfahrt durch die Dardanellen nicht erlangt hätten, wenn ihr Verwendungszweck bekannt gewesen wäre, nicht ausreichend gesichert sei, um ihnen fernere Kapereien zu gestatten. Mit England wurde vereinbart, daß die „Malacca" nach Algier dirigiert werden sollte, um dort in Gegenwart des britischen Konsuls freigegeben zu werden. Die „Scandia" wurde sofort befreit. Für die weggenommenen Postsachen von „Prinz Heinrich" bot die russische Regierung Entschädigung der ihre Berechtigung nachweisenden Adressaten an. Aber nur eine deutsche Firma in Japan hat den Verlust zweier eingeschriebenen Briefe angemeldet; sie erhielt die nach den Postvorschriften zahlbare Entschädigung von 50 Mark glatt ausgezahlt.*) Zwei am 24. und 25. Juli in Port Said und Suez beschlagnahmten englischen Dampfern, „Ardova"

*) Die Frage, ob Postsäcke auf neutralen Postschiffen nicht von der Durchsuchung eximiert sind, ist generell noch nicht geregelt. Frankreich und England haben sich allerdings schon 1838 im 13. Artikel ihres Vertrages geeinigt: „Im Falle eines Krieges zwischen den beiden Nationen sollen die Postpakete der beiden Postämter fortfahren, ohne Hindernis oder Belästigung auf See zu schwimmen, bis eine der beiden Regierungen das Aufhören des Dienstes bekannt gibt."

Digitized by Google

(3533 Tonnen) und dem P. & O.-Dampfer „Formosa" (3349 Tonnen) kam die Petersburger Entscheidung ebenfalls am 25. Juli bereits zustatten.

Inzwischen hatte sich aber die „Smolensk" zu weiteren Kaperfahrten wieder südwärts begeben, so daß das Verbot der Kaperei sie nicht telegraphisch erreichen konnte. Daher übernahm es das englische Geschwader, den außer Kontakt mit seiner Regierung gekommenen Hilfskreuzer zu benachrichtigen. Am 21. August hielt die „Smolensk" noch bei East London an der südafrikanischen Küste den englischen Dampfer „Comedian" an. Bei Sansibar in der Menai-Bucht hat am 6. September der englische Kreuzer „Forte" endlich die chiffrierte Depesche mit dem Verbot der Kaperei an ihre Adresse gebracht. Er fand dort beide russischen Kreuzer, denen der Dampfer „Holsatia" Kohlen zu bringen im Begriff war.

V.

Der mißglückte Ausbruch der russischen Port Arthur-Flotte am 10. August, die Vernichtung des Wladiwostok-Geschwaders am 14. August und die Strandung des aus Port Arthur glücklich entkommenen Kreuzers „Nowik" an der Küste Sachalins am 20. August machten den weiteren Behelligungen der Schiffahrt in Ostasien durch die Russen auf 7 Monate, nach deren Verlauf die Baltische Flotte anlangte, ein plötzliches Ende. Auch in den übrigen, noch von russischen Kriegsschiffen befahrenen Meeren hatten die Handelsdampfer in dieser Zeit vom 21. August 1904 bis zum Mai 1905 Ruhe vor den vorher üblichen Belästigungen, wenn auch in der Straße von Gibraltar noch zwei englische Schiffe im September von einem ihnen begegnenden russischen Kriegschiff auf einen Moment angehalten wurden. „De minimis non curat praetor" muß auch für unsere Übersicht gelten.

Für die Japaner begann aber erst nach dieser vorläufigen Erringung der vollständigen Seeherrschaft auf dem Kriegstheater die Periode reicher Beute auf Kosten der Neutralen. Von den 33 Konfiszierungen neutraler Schiffe während des ganzen Krieges fallen 32 in die Zeit von Oktober 1904 bis zum Friedensschluß. Nur den kleinen französischen hölzernen Dampfer „Georgi" haben sie (außer 13 russischen Dampfern) schon vor dieser Zeit beschlagnahmt und als gute Prise behalten.

Ehe wir uns aber den in Gang gekommenen japanischen Beschlagnahmen zuwenden, müssen wir kurz auf die Beschädigungen eingehen, die einige Fischerboote und besonders die Fischerflottille von Hull durch die am 14. Oktober 1904 aus Libau abgefahrene Baltische Flotte erlitten. Die beiden Vorgänge, um die es sich handelt, spielten sich am 21. Oktober um 8 Uhr abends und um 1 Uhr nachts ab. Das erste Ereignis kommt auf Rechnung des wegen eines Maschinendefekts zurückgebliebenen Transportschiffes „Kamtschatka". Das auf den schwedischen Dampfer „Aldebaran" und eine Anzahl Fischerboote, die in der Dunkelheit für Torpedoboote gehalten wurden, gerichtete Geschützfeuer richtete nur auf dem Geestemünder Fischereidampfer „Sonntag", der dabei seine Netze verlor, geringfügigen Schaden an. Wie Fürst Bülow im Reichstage mitteilte, berechneten die geschädigten Eigentümer ihren Verlust auf 3065 Mark, der Landrat von Geestemünde schätzte ihn auf 1500 bis 2000 Mark. Weiter richteten das Flaggschiff „Knjas Ssuworow" und die ihm folgenden Linienschiffe auf der Dogger Bank ein 10 bis 12 Minuten währendes Feuer gegen eine Fischerflottille,

Digitized by Google

in der japanische Torpedoboote oder mit Torpedorohren ausgerüstete Fahrzeuge mit japanischer Besatzung vermutet wurden. Das Resultat war, daß der Dampfer „Crane" sank und daß fünf andere Fischerboote („Snipe", „Mino", „Moulmain", „Gull" und „Majestic") beschädigt wurden. Der Kapitän und Steuermann des „Crane" wurden getötet, eine Anzahl Fischer leicht verletzt.

Die furchtbare Erregung, die diese „Schlacht auf der Doggerbank" erregte, verhinderte aber die englische Regierung nicht, in St. Petersburg durch diplomatische Verhandlung eine friedliche Lösung der dadurch angeregten völkerrechtlichen und politischen Fragen zu suchen. Ein wesentliches Resultat war bereits erreicht, als England in die Anwendung des Artikels 9 der Convention pour le règlement pacifique des conflits internationaux von 1899 auf diesen Fall willigte, damit also zugab, daß „weder die Ehre, noch wesentliche Interessen" des Staates in Betracht kamen. In einer Vorverständigung einigte man sich, daß eine Kommission von fünf Admiralen verschiedener Nationalität festsetzen solle, ob das Geschehene noch unter das Kriegsnotwendige zu subsumieren sei und also durch Entschädigung gut gemacht werden könne. Am 26. Februar 1905 wurde der Bericht in Paris publiziert. Der Schwerpunkt der Feststellungen lag darin, daß die Abwesenheit von irgendwelchen Torpedobooten konstatiert wurde, daß die Verantwortlichkeit nur auf den Admiral Rojestwenski fiel und daß die Kommissare am Schlusse es nötig fanden, zu erklären: „que leurs appréciations, qui s'y trouvent formulées, ne sont pas dans leur esprit de nature à jeter aucune déconsidération sur la valeur militaire ni sur les sentiments d'humanité de l'Amiral Rojestwenski et du personnel de son escadre." Rußland bezahlte die Entschädigungen nach der Berechnung, die ein Untersuchungskomitee des Board of Trade aufstellte (65 000 £; die Forderungen der Huller Fischer waren bedeutend höher). Ein Schiedsgericht zur Abmessung des angerichteten Schadens wurde vermieden. Ebensowenig war von einer Bestrafung der Schuldigen, wie sie der Zar unmittelbar nach Bekanntwerden des Unglücks anordnete, weiter die Rede.

Wie wenig effektiv die am 27. Mai von Admiral Togo über die Küsten der Halbinsel Liautang südlich der Linie Port Adams—Pitsewo verhängte Blockade in den Sommermonaten 1904 gewesen ist, geht schon aus der Tatsache hervor, daß bis zum 7. Oktober kein Blockadebrecher (außer chinesischen Dschunken) gefaßt wurde. Auch hat das Prisengericht in Sasebo den Fall des in Niutschwang am 7. Oktober gekaperten englischen Schiffes „Sishan", das wegen Blockadebruches am 13. Oktober nach Sasebo gebracht wurde, nur nach dem Kriterium des Konterbandencharakters seiner Ladung beurteilt. Da diese Frage negativ zu beantworten war, so wurden Schiff und Ladung am 27. Oktober freigegeben.

Einen ganz guten Einblick in die Methoden des damals noch unvorsichtigen Konterbandenfrachtgeschäfts gibt uns das Urteil des Prisengerichts in Sasebo gegen einen Dampfer, den wir als „Fooping" unter englischer Flagge schon oben erwähnt haben, der aber inzwischen in den Besitz einer deutschen Firma in Tientsin übergegangen war und die beiden chinesischen Zeichen, aus denen sich sein Name zusammensetzte, jetzt nach deutschen Ausspracheregeln in „Fu-ping" umgeändert hatte. Der Dampfer von 1393 Tonnen war am 8. Oktober von Taku angeblich nach Tschifu in See gegangen,

Digitized by Google

hatte aber für Port Arthur bestimmte 8 Kisten Waffen, 1091 Kisten Munition, Lebensmittel u. a. an Bord, über die er Dokumente mit der Unterschrift des Obersten Ogorodinkow, damaligen Kommandeurs der russischen Besatzungstruppen in Peking, mit sich führte. Außerdem war ein aktiver russischer Offizier an Bord. Am 11. nahm der Dampfer bei Rocky Promontory aus zwei chinesischen Dschunken, die von der Firma gechartert waren, Stiefel und Lebensmittel für die russischen Truppen an Bord und fuhr dann auf Port Arthur zu. Aber 10 Meilen nördlich der Insel Peihwang-ching wurde er am 12. Oktober vom japanischen Torpedobootszerstörer „Schirataka" gekapert, nach Sasebo gebracht und nebst Ladung als gute Prise erklärt. Eine Appellation hat die deutsche Firma natürlich gar nicht erst versucht.

Auch der deutsche Dampfer „Veteran" (1199 Tonnen), der am 19. November vom Kanonenboot „Tatsuta" bei Round Island als Blockadebrecher gekapert wurde, hatte früher unter englischer Flagge als „Thales" gefahren, war aber dann in deutsche Hände übergegangen und in Tsingtau beheimatet. Er hatte keine Waffen, wohl aber Winterkleidung und Medikamente für die Russen, rohe Baumwolle und Lebensmittel an Bord. Die Behauptung des Kapitäns, nach Niutschwang fahren zu wollen, wurde durch die Position, in der er angetroffen wurde, und den gewählten Kurs Lügen gestraft. Am 1. März 1905 erfolgte die Entscheidung. Der „Veteran" wurde von der Marine als „Yatsuura Maru" für Transportzwecke bis zum Ende des Krieges benutzt und dann für 45 000 Yen verkauft.

Hatte der russische Torpedobootszerstörer „Rastoropni" durch seine nächtliche Fahrt nach Tschifu am 15. November bewiesen, daß die japanische Blockade nicht dicht genug war, um das Auslaufen aus dem Hafen unmöglich zu machen, so zeigte der englische Dampfer „King Arthur" (1047 Tonnen), daß es auch noch im Monat Dezember, also nach Erstürmung des 203 m-Hügels, möglich war, Kriegskonterbande in den blockierten Hafen der belagerten Festung hineinzubringen. Er war in Indien von einem russischen Regierungsagenten gechartert worden, um 50 000 Sack Mehl nach Port Arthur zu bringen und hatte in Saigon Kohlen eingenommen. Obwohl er am Vorgebirge Schantung japanischen Kreuzern begegnete, vermochte er doch durch Änderung des Kurses ihren Scheinwerfern zu entgehen und nach Staunton Island zu entkommen, wo ein Tag Rast gemacht wurde. Erst 4 Meilen von Port Arthur kam wieder ein japanischer Kreuzer in Sicht, dessen Signal, zu halten, „King Arthur" nicht befolgte. Die dem mit seiner vollen Geschwindigkeit (9 bis 10 Knoten) fahrenden Blockadebrecher nachgesandten Schüsse trafen nicht ihn, wohl aber eine Mine, die dadurch unschädlich gemacht wurde. Die Freude über die Ankunft des Dampfers in der Festung machte sich, wie einer der Schiffsoffiziere es beschrieb, in der Verteilung von Geschenken und Medaillen an die 8 Engländer, 48 Laskaren und den Chinesen der Bemannung Luft. Aber bei der Rückfahrt, die je nach den Umständen nach Schanghai oder Hongkong gerichtet sein sollte, fiel der Blockadebrecher, 72 Meilen von Tschifu entfernt, einem japanischen Geschwader in die Hände und wurde nach Sasebo gebracht. Am 24. Dezember wurde das Verfahren vor dem Prisengericht eröffnet, das mit seiner Konfiskation endete. Als Eigentümer galt der Kapitän, ein Engländer namens Cox. Bei dem Verkaufe nach dem Frieden zahlten die Japaner 30 000 Yen für dieses alte, 1874 gebaute Frachtschiff.

Digitized by Google

Im Zusammenhang mit dem Entweichen des Torpedobootszerstörers „Rastoropni" steht auch die Beschlagnahme der „Nigretia" (2368 Tonnen), Kapitän Harrison, die am 19. November 1904 auf der Höhe von Ulsan, einem Hafen an der Ostküste Koreas, durch den Kreuzer „Tsuschima" erfolgte. Dieser, der bekannten Firma Allan & Co. in Newcastle gehörige Dampfer, der in Schanghai am 22. Oktober 1904 von einem Russen gechartert war, hatte jedenfalls schon eine oder mehrere Reisen nach Port Arthur hinter sich, als er am 16. Dezember nochmals von Schanghai in See ging, um 70 000 Kisten Petroleum nach Wladiwostok zu transportieren. Zugleich hatte er aber drei Personen an Bord, für die sich die Japaner mehr interessierten als für die Ladung. Das war vor allem der Zahlmeister, angeblich ein deutscher Kaufmann Friedrich Pilsenar, in Wirklichkeit aber der Kommandant des aus Port Arthur glücklich entronnenen „Rastoropni", Leutnant zur See P. M. Bren. Ebenso war der „Deutsche" J. Gorschalsky kein anderer als der Leutnant zur See K. W. Schewrioff, und der Russe S. Poletska war ein Regierungsagent. Die beiden Marineoffiziere erschienen den Japanern als „senji kinseinin", d. h. „Konterbandepersonen", trotz des Einwandes, daß sie infolge der Desarmierung ihres Schiffes durch die chinesischen Behörden ihren Charakter als Kriegführende verloren haben sollten. Die Annahme, daß der Russe, der in Schanghai das Schiff gechartert und diese Männer als seine Angestellten an Bord gesandt hatte, nicht gewußt hätte, daß sie russische Marineoffiziere seien, ließ das Gericht nicht gelten. Also verfielen Schiff und Ladung als gute Prise.

Nach dem Falle von Port Arthur wurde am 7. Januar 1905 die Blockade des südlichen Teils der Liautung-Halbinsel von Admiral Togo aufgehoben. Jetzt blieb als einzig möglicher Stützpunkt der sich langsam nähernden Baltischen Flotte nur Wladiwostok übrig. Dorthin mußten rechtzeitig die Kohlenladungen dirigiert werden, die für neue russische Unternehmungen zur Herstellung des Gleichgewichts auf dem Meere notwendig waren. Das Abfangen der zahlreichen, nach Wladiwostok fahrenden Kohlendampfer und Konterbandefrachten war jetzt die nächste Aufgabe der japanischen Marine. Es konnte nicht anders sein, als daß ihr eine reiche Beute in die Hände fiel. Bei der großen Gleichförmigkeit der Vorgänge genügt für diese Beschlagnahmungen durch die Japaner eine Liste, die alle erreichbaren wesentlichen Resultate in tabellarischer Form zur Darstellung bringt. (Siehe S. 1330/31.)

Man ersieht aus dieser Liste leicht, daß sich namentlich in der Zeit vom 13. Januar bis zum 14. März die Beschlagnahmen häuften: 24 Dampfer in 67 Tagen, darunter viele mit reichen Ladungen an Cardiff-Kohle, die den Japanern bei ihren weiteren Unternehmungen zur See sehr zustatten kommen mußten. Von vierzehn der vom 11. Januar bis 19. Februar von den Japanern gekaperten Dampfer kennen wir auch die Versicherungssummen. Sie betrugen zusammen 430 555 £ für die Schiffe und 510 830 £ für die Ladung. Dabei ergibt die Berechnung, daß die Tonne Cardiff-Kohle mit 77 sh und darüber versichert war. Man begreift deshalb die Panik, die Mitte Februar in London bei den Marineversicherern (den underwriters at Lloyd's) ausbrach. Sie boten für jedes mit Konterbande nach Wladiwostok unterwegs befindliche Schiff 70 Prozent der Versicherungssumme, um dafür von ihren Verpflichtungen frei zu kommen. Die Prämie dieser riskanten Versicherungen stieg bis auf 40,

Digitized by Google

ja am 17. Februar sogar auf 50 Prozent. Daraus können wir schließen, daß die Zahl der im ersten Quartal 1905 nach Wladiwostok gelangten Kohlendampfer sehr gering war und daß später nur wenige Frachtkontrakte nach Wladiwostok zustande kamen, wie sich auch aus der Liste der Beschlagnahmen ergibt.

Auf die sechs Beschlagnahmen, die nach der Unterzeichnung des Friedensprotokolls am 6. September stattfanden, brauchen wir nicht näher einzugehen, weil durch Kaiserliche Verordnung vom 1. November 1905 ihre Aufhebung erfolgte. Es waren drei deutsche, zwei amerikanische Schiffe und ein norwegisches Fahrzeug, die davon profitierten.

Die japanischen Prisengerichte wurden am 31. März 1906 geschlossen. Sie hatten insgesamt 64 Fälle von Beschlagnahmungen in erster Instanz und 46 in zweiter Instanz zu erledigen. 49 Schiffe blieben konfisziert; davon 41 mit der gesamten Ladung, 5 mit einem Teil der Ladung, 3 ohne Ladung, während anderseits 3 Ladungen aus freigegebenen Schiffen konfisziert wurden. Unter den konfiszierten Schiffen erscheinen auch 16 russische, so daß 33 neutrale Schiffe den Japanern verblieben. Von den vor die Prisengerichte gebrachten Schiffen waren 23 englisch (16 konfisziert) 10 deutsch (6 konfisziert), 5 amerikanisch (1 konfisziert), 2 österreichisch (2 konfisziert), 4 norwegisch (2 konfisziert), 2 französisch (1 konfisziert). Holland und Schweden sind mit je 1 konfisziertem Schiff beteiligt.

Der Tonnengehalt der konfiszierten 49 Schiffe belief sich auf 120 000 bis 130 000 Tonnen. Diesen Zuwachs an Transportmitteln konnte die Marineverwaltung zum Teil sehr gut verwerten. Nach dem Friedensschluß wurden 15 gekaperte Schiffe zum Verkauf angeboten, 11 bis zum Mai 1906 wirklich verkauft, für die 648 217 Yen erlöst wurden. Die darunter befindlichen beiden englischen Dampfer „Bawtry" und „Scotsman" wurden für etwa die Hälfte der Versicherungssumme losgeschlagen. Japan hat also aus der Kriegspolizei, die es gegen die neutrale Schiffahrt ausübte, auch Vorteile gezogen.

Die russischen Kriegsschiffe ließen seit der Beschießung der Fischerflotte auf der Doggerbank am 21. Oktober 1904 die ihnen begegnenden neutralen Handelsschiffe unbehelligt, bis sie sich im April 1905 dem Kriegsschauplatz in Ostasien näherten. Dort kam für sie das Interesse in Betracht, von ihren Bewegungen keine Nachricht an die Außenwelt und damit an die Japaner gelangen zu lassen. Es konnte nicht ihr Hauptzweck sein, Kriegskonterbande abzufangen, sondern es kam wohl vor allem darauf an, die Zeugen ihrer Fahrt nach Möglichkeit zu beseitigen. Der Kriegszweck erlaubte ihnen also Vernichtung der ihnen nahe beim Feinde begegnenden Handelsschiffe gegen Entschädigung; sie haben ohne Bedenken davon Gebrauch gemacht.*) In die Zeit nach der Seeschlacht bei Tsuschima fällt schließlich das Vorgehen der Hilfskreuzer „Rion" (früher „Smolensk"), „Dnjepr" (früher „Petersburg") und „Terek" gegen die neutrale Schiffahrt.

Bei der Insel Formosa begegnete die russische Flotte dem englischen Dampfer „Oldhamia", der mit 150 000 Kisten Petroleum von New York nach Yokkaichi unter-

*) Der deutsche Dampfer „Brunhilde" begegnete auf der Fahrt von Bangkok nach Hongkong der baltischen Flotte am 13. April bei Kap Padaran an der Küste von Annam. Er war mit Reis und Mehl beladen, wurde visitiert, aber nach kurzer Zeit des Stilliegens freigegeben. Damals war die russische Flotte dem Operationsfelde noch zu fern, um Geheimhaltung ihrer Bewegungen zu benötigen.

Digitized by Google

Liste der von den Japanern 1905 gekaperten neutralen Fahrzeuge.

Datum	Gekapert durch	Ort	Name des Schiffes	Nationalität	Fracht usw.	Reg.-Tonnen	Stapellauf	Verbleib
1905								
11. 1.	Kreuzer „Tokiwa"	Matsuschima (Tsuschima-Straße)	„Roseley"	Englisch (Belfast)	6500 t Kohlen	4370	1903	Sasebo
12. 1.	Torpedoboot „Nr. 72"	Okijima, Genkai Nada	„Lethington"	dgl.	6500 t Kohlen	4421	1902	dgl.
16. 1.	„Naniwa" und Tpdbt. „Nr. 60"	15 Meilen v. Chyolyong, Korea	„Wilhelmina"	Niederländisch	6897 t Cardiff-Kohlen, von Schanghai 13. Jan.	4295	1898	dgl.
17. 1.	—	Zwischen Tsingtau und Japan	„Bawtry"	Englisch	Lebensmittel, Maschinenöl und Schiffbaumaterial	2407	1890	dgl.
18. 1.	—	Tsuschima-Straße	„Oakley"	dgl.	5900 t Kohlen, am 17. 11. von Cardiff nach Wladiwostok abgefahren	3798	1901	dgl.
25. 1.	—	Hokkaido	„Burma"	Österreich-Ungar.	4106 t Cardiff-Kohlen	3071	1893	Hakodate
27. 1.	—	dgl.	„M. S. Dollar"	Englisch (Victoria B. C.)	Futter und Lebensmittel aus Kanada nach Wladiwostok	4216	1890	Yokosuka
30. 1.	—	dgl.	„Wyefield"	Englisch	Futter von San Francisco nach Wladiwostok	3235	1898	—
31. 1.	—	dgl.	„Siam"	Österreich-Ungar.	4100 t Cardiff-Kohlen	3160	1893	—
7. 2.	—	dgl.	„Castry"	Englisch	4100 t Cardiff-Kohlen	2998	1892	—
10. 2.	„Hongkong Maru"	Etorofu, Hokkaido	„Paros"	Deutsch	Schiffbaumaterial, Lebensmittel aus Hamburg am 24. 11. 04.	2398	1879	—
14. 2.	—	—	„Apollo"	Englisch	5690 t Cardiff-Kohlen	3829	1896	—
14. 2.	Tpdbt. „Nr. 30"	Tsugaru-Straße	„Scotsman"	dgl.	134 000 Pud Saigon-Reis	1677	1880	—
19. 2.	„Nikko Maru"	Tsuschima-Straße N33° 35' O128° 45'	„Sylvania"		6534 t Kohlen aus England am 14. 12. 04	4187	1898	Yokosuka

Digitized by Google

—	—	Tsuschima-Straße	„Powderham"		4000 t Cardiff-Kohlen	3019	1892	—
23. 2.	„Hongkong Maru"	Etorup-Straße, Kurilen	„Severus"	Deutsch	3845 t Cardiff-Kohlen	3307	1894	—
25. 2.	—	Tsugaru-Straße	„Romulus"	dgl.	3500 t Cardiff-Kohlen	2630	1889	Durch Eisschollen beschädigt und bei Aomori gestrandet. Yokosuka.
—	—	—	„Easby Abbey"	Englisch (Cardiff)	Cardiff-Kohlen	2963	1892	—
3. 3.	—	—	„Vegga"	Schwedisch	Cardiff-Kohlen	2562	1892	Sasebo
6. 3.	—	Etorup-Straße, Kurilen	„Venus"	Englisch	5225 t Cardiff-Kohlen	3558	1896	Yokosuka
4. 3.	—	—	„Aphrodite"	Englisch (Newcastle)	5600 t Cardiff-Kohlen	3949	1898	dgl.
9. 3.	—	Oschima	„Saxon Prince"	Englisch	Konterbande, nicht für Wladiwostok bestimmt	3471	1899	Sasebo, 16. 3. freigegeben.
14. 3.	—	Kurilen	„Tacoma"	Amerikanisch	Kleider und Lebensmittel	2812	1870	Hakodate
18. 3.	—	—	„Harbarton"	Englisch	Cardiff-Kohlen	3265	1899	—
28. 3.	Kreuzer „Kasuga"	bei Fusan	„Industrie"	Deutsch (Hamburg)	Spionage	198	1888	Sasebo
7. 4.	„Kumano Maru"	Kurilen	„Henry Bolcow"	Norwegisch	18 190 Sack Mehl von Schanghai	1006	1888	Yokosuka
16. 5.	—	Südküste v. Korea	„Lincluden"	Englisch	3600 t Gerste von Nicolajew nach Wladiwostok	2746	1896	Sasebo, freigegeben, weil Kurs nach Kobe genommen.
18. 5.	„Bingo Maru"	Pescadores	„Quang Nam"	Französisch	Spionage	1431	1902	Sasebo
12. 8.	Kreuzer „Suma"	bei Wladiwostok	„Australia"	Amerikanisch	Felle, die angeblich russisch. Staatseigentum waren	2755	1875	—
13. 8.	—	Riukiu-Inseln	„Lydia"	Deutsch	Werkzeug, Salz, Öl nach Petropawlowsk	1059	1890	Sasebo
18. 8.	—	—	„Montara"	Amerikanisch	Felle aus Kamtschatka. Russischer Regierungsagent	2562	1881	—

Digitized by Google

wegs war. Die Mannschaft, mit Ausnahme des Kapitäns, Obermaschinisten, Kochs und Stewards, wurde vom Hilfskreuzer „Dnjepr" übernommen und dafür eine Prisenwache (14 Mann vom „Knjas Ssuworow") an Bord genommen, um das Schiff nach Wladiwostok zu bringen. Aber auf der Fahrt dorthin via Soya-Straße strandete der Dampfer bei der Kurileninsel Itorup, so daß der Zweck vereitelt wurde und die russischen Matrosen den Japanern in die Hände fielen. Als eine den Russen abgenommene Prise hätte das englische Schiff demnach von den Japanern beschlagnahmt werden können; es wurde aber freigelassen.

Schlimmer erging es dem deutschen Dampfer „Tetartos" (2409 Tonnen) der Flensburgischen Reedereigesellschaft, der mit Eisenbahnschwellen von Otaru nach Taku unterwegs war. Das Schiff war auf 9 Monate an eine japanische Firma in Tokio verchartert. Etwa 100 Meilen östlich von Tsingtau wurde es am 29. Mai vom Hilfskreuzer „Rion" angehalten, wegen des Konterbandencharakters seiner Ladung als Prise erklärt und in den Grund gebohrt. Die Bemannung (30 Köpfe) wurde auf den „Rion" übergeführt und später in Batavia gelandet. Die deutsche Gesellschaft erhielt 200 000 Rubel Schadenersatz.

Mit dieser deutschen Mannschaft an Bord kreuzte der „Rion" weiter und begegnete dem auf der Fahrt von Schanghai nach Kobe begriffenen englischen Dampfer „Cilurnum" am 3. Juni. Von der Ladung wurden 125 Ballen Baumwolle, 411 Sack Bohnen und 12 Kisten Antimon als Konterbande über Bord geworfen und das Schiff dann freigelassen.

Der Hilfskreuzer „Dnjepr" begegnete am Nachmittage des 4. Juni, 60 Meilen nördlich von Hongkong, dem englischen Dampfer „St. Kilda" (3518 Tonnen) mit der Post an Bord. Wiederum wurde die Mannschaft herübergenommen und eine Prisenbesatzung gestellt, weil Reis und Lebensmittel gefunden wurden. Am nächsten Morgen wurde aber das gekaperte Schiff mit sechs Schüssen in den Grund gebohrt, nachdem die Post und ein Quantum Lebensmittel an Bord des „Dnjepr" gebracht war, der heimwärts fuhr. Am 11. Juni bei Penang wurde von ihm der niederländische Dampfer „Flores" angehalten, und es wurden ihm 41 Chinesen der Bemannung und die Post der „St. Kilda" ausgehändigt.

Dasselbe Schicksal bereitete der Hilfskreuzer „Terek" am 5. Juni dem britisch-indischen Dampfer „Ikhona" (5252 Tonnen), der mit einer Ladung Reis von Rangun nach Yokohama unterwegs war, drei Tagereisen südlich von Yokohama mittels Sprengpatronen und durch Geschützfeuer. Vier Postsäcke wurden geöffnet, aber am 19. Juni dem niederländischen Dampfer „Bantam" ebenso wie die Bemannung (84 Köpfe) übergeben.

Der neue dänische Dampfer „Princesse Marie" (5416 Tonnen) war das letzte Opfer der russischen Hilfskreuzer. Er brachte Lebensmittel aus Kopenhagen und Eisenwaren aus Antwerpen, die für Japan bestimmt waren. Aber in 13° 57′ N-Br. und 113° 15′ O-Lg. wurde er am 22. Juni vom Kreuzer „Terek" angehalten und nach kurzem Verhör des Kapitäns zum Sinken verurteilt. Die russische Mannschaft plünderte vorher das Schiff und betrank sich an dem vorgefundenen Bier. Am 29. wurde die dänische Besatzung in Batavia freigelassen.

Digitized by Google

Auch für die zwei englischen und den dänischen Dampfer, den die beiden Hilfskreuzer „Dnjepr" und „Terek" noch im Juni 1905 in den Grund bohrten, leistete die russische Regierung Schadenersatz.

VI.

Über den Einfluß des Krieges auf die japanische Handelsschiffahrt geben eine offizielle Darstellung für das Jahr 1904, die Handelsberichte der fremden Handelskammer in Yokohama, auch die Halbjahrsberichte der Nippon-Yusen-Kaischa bieten einige Anhaltspunkte.

Die regelmäßigen Schiffahrtslinien japanischer Reedereien nach Europa, Indien, Australien und Amerika mußten während des Krieges so gut wie ganz aufgegeben werden, da die Regierung alle großen Seeschiffe für Transportzwecke in Anspruch nahm. Das tritt am klarsten zutage, wenn wir für den Haupthafen des Landes, Yokohama, die Tonnenzahl der auslaufenden japanischen Ozeanfahrer in den beiden Jahren 1903 und 1904 vergleichen. Da zeigt sich ein Rückgang von 442 134 Tonnen auf 48 539 Tonnen, also auf weniger als ein Neuntel. Da bis zum 8. Februar noch Frieden herrschte, so entspricht dieses Verhältnis aufs überraschendste der Gegenüberstellung von 39 Friedens- und 327 Kriegstagen dieses Jahres. Nicht ganz so stark ist der Ausfall der in Yokohama einlaufenden japanischen Tonnenzahl. Hier stehen 440 027 Tonnen im Jahre 1903 immerhin 80 175 Tonnen, also zwei Elftel, gegenüber. Das erklärt sich aus den Ankäufen von 5 großen Schiffen für die in Tokio domizilierte Nippon-Yusen-Kaischa in Europa (19 393 Tonnen) und dem Eintreffen heimkehrender japanischer Dampfer bald nach Ausbruch des Krieges. Die näheren Fahrten nach den südchinesischen Häfen, nach den Philippinen und Siam wurden weniger in Mitleidenschaft gezogen. Aber dennoch sank die Zahl der aus dem Auslande kommenden japanischen Dampfer für alle Häfen des Landes von 3827 (1903) auf 1539 (1904), und weil gerade die großen Schiffe zu Kriegstransportzwecken gebraucht wurden, war der Rückgang in der Tonnenzahl noch viel größer: 5 130 809 Tonnen im Jahre 1903 gegen nur 1 173 448 Tonnen im Jahre 1904.

Dieser Ausfall mußte durch Ankauf oder Charterung fremder Handelsdampfer ersetzt werden. Angekauft wurden 70 Dampfer mit 262 732 Tonnen, gechartert 52 Dampfer mit 101 529 Tonnen.*) Namentlich durch die häufigen Reisen dieser gecharterten Dampfer nach China erklärt sich der große Zuwachs der Zahl und des Tonnengehalts der in Japan aus dem Auslande während des ersten Kriegsjahres angekommenen englischen, deutschen und norwegischen Dampfer, wie die folgende Tabelle ihn nachweist. (Siehe S. 1334.)

Bei den Franzosen, Österreichern und Dänen gingen Zahl und Tonnengehalt der Schiffe ein wenig zurück. Amerika machte nur geringe Fortschritte. Rußlands Anteil sank von 252 Schiffen auf 20 und von 353 365 auf 20 253 Tonnen herab.

Anfangs war die Rate für Charterungen ziemlich hoch; sie sank aber nach dem Siege Kamimuras über die Wladiwostok-Kreuzer und dem erfolglosen Versuch der

*) Von den gecharterten, also unter der alten Flagge fahrenden Dampfern waren 22 norwegisch (41 274 Tonnen), 17 englisch (48 576 Tonnen), 6 holländisch (1027 Tonnen), 5 deutsch (8324 Tonnen), 1 schwedisch (1637 Tonnen) und 1 französisch (694 Tonnen).

Digitized by Google

Jahr	In Japan ankommende Handelsdampfer					
	Britische		Deutsche		Norwegische	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
1903	1762	4 734 487	423	1 268 466	407	392 343
1904	2281	5 980 226	667	1 567 292	748	728 657
Zuwachs	519	1 245 739	244	299 826	341	336 314

Port Arthur-Flotte, nach Wladiwostok zu entkommen. Hatte die Nippon-Yusen-Kaischa in dem Halbjahr vom 1. April bis 30. September 1904 für 20 Dampfer mit 58 000 Tonnen 1 670 000 Yen Chartergeld zahlen müssen, so kam sie im nächsten Halbjahre bei 24 Dampfern und 60 000 Tonnen schon mit einer Summe von 1 090 000 Yen aus.

Bemerkenswerte Schwierigkeiten beim Import- und Exportgeschäft haben sich nur ganz zu Anfang des Krieges und während der Fahrt des Baltischen Geschwaders von der Kamranh-Bai nach dem Japanischen Meere, also vom 22. April bis Ende Mai 1905, herausgestellt. In den ersten Monaten des Krieges, als die Dampfer der Nippon-Yusen-Kaischa und der Toyo-Kisen-Kaischa, die für den Schiffsverkehr über den Großen Ozean eine sehr bedeutende Rolle spielten, plötzlich für Kriegszwecke abberufen wurden, mangelte es an Frachtgelegenheit nach Amerika, dem Hauptexportlande für japanische Produkte. Erst nach einiger Zeit konnte durch Abmachungen mit der Boston-S.S.-Company, der Great-Eastern-S.S.-Co. und der China-Mutual-S.S.-Co. das Exportinteresse Japans gewahrt werden. In bezug auf den Import stellte sich auch deshalb keine Unbequemlichkeit ein, weil die Japaner sich Ende 1903 in Voraussicht eines kommenden Krieges schon mit reichen Vorräten von Rohbaumwolle aus Indien und Amerika versehen hatten. Die amerikanische Baumwolle langte damals in so großen Mengen an, daß die in Japan erscheinenden fremden Zeitungen darauf aufmerksam machten. Als man Mitte April 1905 den Aufbruch der Baltischen Flotte von Kamranh-Bai erwartete, wurden die neutralen Schiffe, die Baumwolle aus Bombay nach Japan bringen sollten, in Singapore von der Gefahr benachrichtigt und aufgehalten, da die Russen Rohbaumwolle ja als Konterbande behandelten. Diese Verzögerung von 3 bis 5 Wochen brachte den Spinnereien in Japan aber keine Arbeitsunterbrechung. Die Sperrung der Tsugarustraße für allen Seeverkehr vom 18. April bis Anfang Juni 1905 war bereits eine gewohnte Störung.

Denn so oft die Wladiwostok-Kreuzer in See stachen, wurde den japanischen Handelsdampfern das Auslaufen untersagt. Das traf z. B. für die Linie von Kobe nach Otaru und für die Küstenschiffahrt an der Westküste der großen Nordinsel Hokkaido für 60 Tage zu. Die Nippon-Yusen-Kaischa berechnete ihren Ausfall aus dieser Störung und aus der daraus sich ergebenden Behinderung der Fischerei auf einen Frachtverlust von 190 000 Tonnen. Als besonders der Kriegsgefahr ausgesetzt galt bei den Japanern die Fahrt nach dem koreanischen Hafen Gensan, wo das russische Geschwader am 25. April 1904 die „Goyo-maru" versenkte. Nur eine einzige Reise auf dieser sonst regelmäßigen Linie der Nippon-Yusen-Kaischa fand in dem Halbjahr vom 1. April bis 30. September 1904 statt. Ja, sogar auf die Linien nach Schanghai, Tientsin

Digitized by Google

und Tschifu wirkte die Furcht vor den Wladiwostok-Kreuzern störend ein. Ihretwegen und angeblich wegen der Minengefahr wurde dieser wichtige Dienst im Sommer 1904 zweimal suspendiert. Wenn man die handelsstörende Wirkung der 6 Raids feststellen will, die das Wladiwostok-Geschwader unternahm, so muß man nicht nur die Versenkung von 10 japanischen Küstendampfern, 8 kleinen Segelschiffen und 12 Fischerbooten in Anrechnung bringen, sondern auch als indirekte Wirkung die dauernde Unterbrechung der regelmäßigen Schiffahrt von Kobe und Tokio nach der Nordinsel, und schließlich die wiederholte Suspendierung der Fahrten nach Korea und Nordchina in Anschlag bringen. Die Küstenschiffahrtsgesellschaft Oya-Schosen-Kaischa stellte ihren ganzen Betrieb definitiv ein.

Nun machte allerdings die Niederlage des russischen Kreuzergeschwaders am 14. August diesen Gefahren ein Ende, und nach der schon vier Tage vorher erfolgten Zersprengung der aus Port Arthur ausgefahrenen Flotte hatten die Japaner bis zur Ankunft des Baltischen Geschwaders in den ostasiatischen Gewässern die unbedingte Seeherrschaft. Soweit den japanischen Reedereien Schiffe zur Verfügung standen, die nicht für Kriegszwecke requiriert waren, konnten die in Friedenszeiten gewohnten Fahrten, ohne Risiko eines feindlichen Überfalls, wieder eingerichtet werden. Das geschah auch für die japanischen Küstenlinien, für die Schanghai-Route, für Nordchina und Korea und, mit Einschränkung auf monatliche Fahrten, für Amerika. Für die Ausfahrt von Europa nach Japan wurden 7 Dampfer in England gechartert. Der Dienst nach Europa, nach Bombay und Australien blieb suspendiert. In den Kreisen der japanischen Kapitalisten wirkte aber die Furcht vor russischen Kreuzern in weiterer Entfernung von den durch Togos Flotte beherrschten japanischen und nordchinesischen Gewässern noch lange nach. Die Versicherungsprämien für Frachten auf japanischen Schiffen nach Amerika blieben so hoch, daß die Nippon-Yusen-Kaischa ihre Schiffe nach Amerika fast leer fahren lassen mußte und nur bei den Rückfahrten gegen die neutralen Schiffe erfolgreich konkurrierte. Diese Besorgnis wuchs, je mehr sich die Baltische Flotte näherte. Schon im März 1905 wurde die japanische Schiffahrt nach Hongkong wieder unterbrochen. Daß auch von Wladiwostok her die Gefahr für die japanischen Handelsschiffe noch nicht völlig vorüber war, zeigte sich am 5. Mai 1905, als vier russische Torpedobootszerstörer in der Nähe der japanischen Küste erschienen und das neue Segelschiff „Yawata-Maru" (254 Tonnen), das den Fischern des Hokkaido ihren Fang abkaufen wollte, um ihn als Fischdünger nach Osaka zu bringen, anhielten, mit Petroleum übergossen und verbrannten.

Unter den besonderen Umständen dieses $1^1/_2$jährigen Krieges erklärt es sich leicht, daß der Außenhandel Japans durch den steigenden Bedarf an Kriegsmaterial, Herbeischaffung von Rohstoffen für die Regierungs- und Privatfabriken, die für Heer und Flotte arbeiteten, und durch die Entsendung von Konsumartikeln nach der Mandschurei und Korea für die im Felde befindlichen Truppen und den Troß eine ungewöhnliche Ausdehnung gewannen. Die Ausfuhr stieg von $289^1/_2$ Millionen Yen im Jahre 1903 auf $319^1/_4$ Millionen im Jahre 1904 und auf $321^1/_2$ Millionen im Jahre 1905; die Einfuhr noch erheblicher, von $371^1/_7$ auf $371^1/_3$ und $488^1/_2$ Millionen. Durch den Krieg bedeutend vermindert wurde nur die Ausfuhr von Fischöl, die wegen der Behinderung der Fischerei in den nördlichen Meeren um 25 Prozent zurückging, und

Digitized by Google

von Steinkohlen (ebenfalls um 25 Prozent). Bei der Einfuhr machte der Krieg seine störende Wirkung am bemerkbarsten in dem Artikel Ölkuchen, der hauptsächlich aus der Mandschurei bezogen wird und demgemäß 1904 auf 45 Prozent seines früheren Betrages zurückging; die japanische Landwirtschaft mußte, da auch ein anderes Düngemittel, der Fischdünger, infolge des Krieges knapp war, einen Ersatz in der Aussaat von stickstoffhaltigen Pflanzen suchen. Nach der Eroberung der südlichen Mandschurei im Anfang des Jahres 1905 stellte sich das alte Verhältnis schnell wieder her. Die hauptsächlichste Steigerung der Einfuhr betraf Steinkohle (1904 mehr als das 6fache des Vorjahres), Dampffahrzeuge (das $5^1/_2$fache), baumwollenen Drillich und Kanevas (das 12fache), Decken (das 40fache), Kabel (das 3fache), Sohlleder (das 4fache). Aus der Natur dieser Gegenstände ist ihre Bestimmung für Kriegszwecke sofort klar.

Die Beschlagnahmen neutraler Handelsdampfer im Roten Meere durch die Russen im Juli 1904 veranlaßte zwar die P. & O.-Company und die Firma Alfred Holt & Co., ihre regelmäßigen Linien nach Japan zu suspendieren. Aber die Tramps ließen sich die gute Chance der hohen Frachtsätze und der lockenden Charterungen in Japan nicht entgehen. Auch die hohe Versicherungsprämie von 24 Schilling auf 100 Guineas war kein wesentliches Hindernis. Die großen Verluste kamen für die europäischen Versicherungsgesellschaften erst im Januar 1905 durch die Beschlagnahmungen der nach Wladiwostok fahrenden Kohlendampfer. In Japan schätzte man den Wert der 24 zwischen dem 11. Januar und dem 7. April 1905 gekaperten neutralen Schiffe nebst Ladung nach den Versicherungspolicen auf 30 Millionen Mark.

Digitized by Google

Der taktische Wert der Linienschiffsgeschwindigkeit.

(Mit 3 Abbildungen.)

Von den mannigfachen Fragen, welche die Schlacht von Tsuschima aufgerollt hat, ist wohl keine so umstritten, wie die der Geschwindigkeit der Linienschiffe. In der Fachpresse ist diese Frage oft besprochen worden und Anhänger und Gegner einer hohen Geschwindigkeit haben zu ihr Stellung genommen. Jedoch alles, was bis jetzt über diesen Gegenstand veröffentlicht ist, hat wenig zur endgültigen Klärung beitragen können, da es meist allgemein gehalten war und mehr Ansichten als Beweise brachte. Mit der Konstruktion der „Dreadnought" hat sich die englische Admiralität auf die Seite der Anhänger einer großen Geschwindigkeit gestellt, ohne damit die Gegenpartei zum Schweigen bringen zu können. Ja, vielleicht gerade deswegen erheben Admirale, wie Custance,*) Bridge und andere englische Offiziere, denen sich in den Vereinigten Staaten Mahan anschließt, ihre Stimmen und warnen vor der Überschätzung der Geschwindigkeit. So unumwunden sie zugeben, daß hohe Geschwindigkeit dem Führer sehr willkommen sei, so betonen sie doch immer von neuem, daß eine Erhöhung nur auf Kosten anderer Faktoren eintreten könne. Soll die Gefechtskraft nicht leiden, so erfordert, wie Mahan**) ausführt, eine Steigerung der Geschwindigkeit ein unverhältnismäßiges Anwachsen des Deplacements. Größere Schiffe sind aber teurer als kleine. Daraus ergibt sich, daß bei einem gegebenen Budget die Schiffszahl sinken muß. Was also die Geschwindigkeit dem Admiral auf der einen Seite gibt, nimmt sie ihm auf der anderen Seite an der Schiffszahl. Eine geringere Schiffszahl stellt aber, selbst wenn das einzelne Schiff infolge der Deplacementserhöhung auch an Gefechtskraft nichts einbüßt, dennoch einen Verlust an Gefechtskraft für die Verbände dar. Und mit Gefechtskraft, nicht mit Geschwindigkeit schlägt man den Feind, und darauf kommt es jeder Marine an, welche die Seeherrschaft behaupten und nicht vor dem Gegner davonlaufen will.

So eingehend aber diese Frage auch besprochen worden ist, eine Einigung hat nicht erzielt werden können. Die einen führen Nebogatows Verteidigung, „er habe seinen Gegner mit seinen Kanonen nicht erreichen können, da die schnellen japanischen Schiffe ihm immer auswichen," und die berühmte Überflügelung der russischen Flotte durch Togo bei Tsuschima als Beweis an. Die anderen sagen: „Ein Beweis ist das nicht, es ist lediglich eine Behauptung."

Es ist das Verdienst des Seeoffiziers, der sich hinter dem Namen: „Black Joke" verbirgt, daß er in seinem ausgezeichneten Artikel: „Tactical Speed"***) diesen unfruchtbaren allgemeinen Standpunkt verläßt und die aufgeworfene Frage rein taktisch auffaßt. Er stellt sich die Aufgabe, klar und unbestreitbar, d. h. zahlenmäßig den Nachteil festzustellen, den eine langsamere Flotte taktisch in Kauf nehmen muß.

*) Der Vizeadmiral Custance ist vor kurzem zum zweiten Admiral der Kanalflotte unter Lord Ch. Beresford ernannt.

**) »National Review«, Mai 1906. — »Proceediugs of the U. St. Naval Institute«, Juni 1906.

***) »Tactical Speed«. By Black Joke. »U. S. Magazine«, Oktoberheft 1906.

Digitized by Google

Folgen wir zunächst der Studie.

Um seinen Gegnern jede Waffe aus der Hand zu winden, stellt Black Joke zunächst die wenigen Voraussetzungen fest, auf die er seine Beweisführung zu stützen beabsichtigt. Diese Voraussetzungen sind:

1. Die Artillerie ist die Waffe, welche die Taktik vorschreibt.
2. Das Breitseitfeuer ist intensiver als das Bugfeuer, da ein Schiff länger als breit ist.
3. Die Bewegungen im feindlichen Feuer können nur ganz einfache sein.

Wenngleich bei der Führung des ersten Teiles der Schlacht die Situation eine große Rolle spielt, in der die Gegner einander sichten, so muß es sich der Verfasser doch versagen, auf alle die Faktoren, die hierfür maßgebend sind, wie z. B. die Aufklärung, näher einzugehen, da die taktische Annäherung im engeren Sinne erst mit dem gegenseitigen Sichten beginnt. Aber selbst wenn es einem Admiral gelingt, wie Togo, beim Sichten quer vor der feindlichen tiefen Formation zu stehen (to cross the T), so ist er trotz höchster Geschwindigkeit und trotz des augenblicklichen Vorteils nicht in der Lage, diese Position dauernd zu halten, wenn der Feind nicht Fehler macht, wie Rojestwenski. Der Gegner wird nämlich sofort schwenken und dadurch seine Linie parallel und querab von der seines Gegenübers bringen. Beide Flotten werden unausbleiblich Seite an Seite dampfen und dadurch ihrer Breitseitartillerie Gelegenheit geben, das entscheidende Wort zu sprechen. Der Einfluß der Geschwindigkeit äußert sich nun derart, daß beide Flotten entsprechend ihrer Geschwindigkeit in konzentrischen Kreisen laufen. Die Bogen werden um so schärfer gekrümmt sein, je größer die Unterlegenheit des einen an Geschwindigkeit ist. Der Nachteil unterlegener Geschwindigkeit ist also gleichbedeutend mit dem Kampf auf dem inneren Bogen. Die Verfechter einer großen Geschwindigkeit haben diesen Nachteil als verhängnisvoll hingestellt. Deshalb gipfelt die Frage, die sich Black Joke stellt, darin festzustellen: „Wie groß ist dieser Nachteil, und ist er wirklich so groß, wie behauptet wird?"

In der Abbildung 1 sind zwei Geschwader dargestellt, die auf konzentrischen Kreisen fechten. Das äußere Geschwader läuft entsprechend der Konstruktion 15, das innere 12 Seemeilen. Die Differenz von 3 Seemeilen ist größer, als man es im allgemeinen bei modernen Flotten anzunehmen braucht. Die Länge der Geschwader ist der Einfachheit der Berechnung wegen auf elf Schiffe = 2 Seemeilen festgesetzt. Der Abstand der beiden kämpfenden Linien betrage 6000 Yards, eine Entfernung, die man wohl in der Zukunftsschlacht als wahrscheinlich annehmen darf.

E sei das Zentrum der beiden konzentrischen Kreise, F der Schnittpunkt der Tangenten, die in A und D an die Kreise gelegt sind.

Die Tangenten sind dieser Untersuchung zugrunde gelegt, weil jedes Schiff die Tangente zu seinem Schwenkungskreise bildet. Der Richtungswinkel der Geschütze muß demnach von der Tangente aus gerechnet werden.

Aus der Konstruktion ergibt sich: $< ADG = < DAF + < AFD$ (als Außenwinkel), ferner sind $< EAF = < EDF$ rechte Winkel, folglich liegen die Punkte E, A, D, F auf einem gemeinsamen Kreise, woraus nach dem Satz der Zentriwinkel hervorgeht, daß $< AED = < AFD = \beta$ ist. β ist aber die Differenz zwischen

Digitized by Google

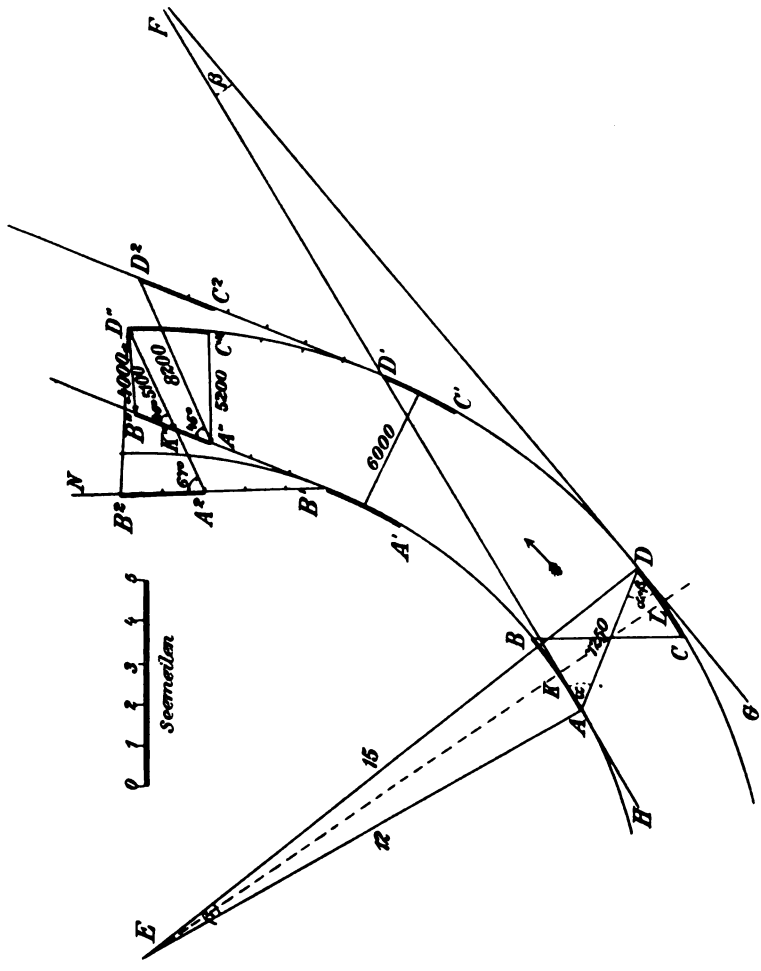


Abbildung 1.

$<$ G D A und dem $<$ D A F. β setzt sich ferner zusammen aus den $<$ A E K und $<$ L E D; die Linie E K L geht durch die Mitte der beiden Geschwader.

Die $<$ L E D bzw. $<$ A E K sind also die Winkel, unter denen die halbe Geschwaderlänge vom Kreismittelpunkt aus gesehen erscheint, und ihre Summe $= \beta$ stellt das Maß dar, um welches C D seine Geschütze leichter konzentrieren kann als A B.

Es ist einleuchtend, daß, je kürzer die Geschwader sind, desto kleiner $< \beta$ wird. Die Länge der fechtenden Linien spielt also ebenfalls eine wichtige Rolle. Ferner, je länger die Radien werden, um so kleiner fällt β aus. Die Radien wachsen aber umsomehr, je weniger sich die Geschwindigkeiten der Geschwader voneinander unterscheiden.

Die mathematische Beweisführung ermöglicht es also dem Verfasser, zahlen-

Digitized by Google

mäßig in Graden den Nachteil festzustellen, den der innere Bogen aus Mangel an Konzentrationsfähigkeit besitzt. Eine Nachmessung ergibt bei der vorliegenden Konstruktion folgende Winkelgrößen $\alpha = 52°$, $\beta = 9°$, $\alpha + \beta = 61°$, d. h. mit anderen Worten: Will das Schlußschiff A das Spitzenschiff D beschießen, so muß es seine Heckgeschütze $90° - 52° = 38°$ vorlicher als dwars schwenken können. Das ist aber durchaus möglich, da man bei modernen Schiffen mit einem Bestreichungswinkel von 45° achterlicher bzw. vorlicher als dwars rechnen darf. Auf der anderen Seite braucht D seine Buggeschütze nur $90° - 61° = 29°$ achterlicher, als querab zu richten, um A treffen zu können.

Die Konzentrationsfähigkeit des äußeren Bogens ist zweifellos größer, da die Geschütze nicht so hart geschwenkt zu werden brauchen. Für die Praxis ist das aber gleichgültig. Denn hier kommt es nur darauf an, daß alle Geschütze zum Tragen kommen. Ob aber der Schuß auf 38° oder 29° fällt, ist belanglos.

Es fragt sich nun: Kann die schnellere Flotte etwas dazu tun, ihre relativ bessere Konzentrationsfähigkeit auszunützen? Gewiß, die schnellere Flotte kann heranschließen, z. B. auf 4000 Yards. Dann allerdings ist das Schlußschiff des Geschwaders AB nicht mehr imstande, D zu erreichen. Dafür kann es aber das zweite Schiff unter Feuer nehmen, und das genügt in der Praxis allemal.

Nun zum zweiten Punkt. Hat die langsamere Flotte kein Mittel, Einfluß auf die Gefechtsdistanz zu gewinnen, wie vielfach behauptet wird, ohne ihre Peilung zum Gegner erheblich zu verändern und dadurch einen Teil ihrer Geschütze außer Gefecht zu setzen?

Kehren wir zu unserer Konstruktion zurück. Angenommen, die beiden Geschwader hätten die Positionen A′ B′ bzw. C′ D′ erreicht und A′ B′ beabsichtige, die Entfernung zu verringern, sagen wir, bis auf 4000 Yards. Um dies möglich zu machen, braucht A B, statt weiter abzudrehen, nur geraden Kurs zu steuern und gelangt so, auf der Tangente fahrend, in die Position A″ B″. Inzwischen ist C D auf seinem Kreise weitergelaufen und ist in derselben Zeit bis zum Punkte C″ D″ gekommen.

Die Abbildung zeigt nun, daß B″ 4000 Yards von D″ entfernt ist, so daß die Gefechtsentfernung überall 4000 Yards betragen wird, sobald A″ B″ von neuem entsprechend seiner geringeren Geschwindigkeit abzudrehen beginnt. Die Konstruktion veranschaulicht ferner das Maß an taktischem Vorteil, das C D durch dieses Heranschließen seines Gegners erhält. Einmal hat C″ D″ eine etwas vorlichere Position erlangt. Zweitens ist jedes Schiff des schnelleren Geschwaders in der Lage, sein Feuer auf jedes Schiff des Feindes zu konzentrieren, während von A″ B″ nur die ersten sechs Schiffe das Spitzenschiff des Gegners erreichen können und seine übrigen fünf Schiffe sich mit einer Konzentration auf die gegnerische Queue oder das Zentrum begnügen müssen.

Es läßt sich demnach nicht leugnen, daß A B durch das Herandrängen einen kleinen taktischen Nachteil in Kauf nehmen muß, aber bei modernen Flotten wird die langsamere Flotte besser armiert oder stärker gepanzert sein, da sie keine Gefechtskraft der Geschwindigkeit geopfert hat. Das langsamere Geschwader kann durch seine voraussichtlich größere Gefechtskraft den taktischen Nachteil mehr als wett machen. Schließlich steht A B nichts im Wege, durch schärferes Abdrehen die Distanzen wieder zu vergrößern, wenn ihm das Feuer zu heiß wird.

Digitized by Google

Wenn aber C D nicht beabsichtigt, A B heranschließen zu lassen, so wird es ebenfalls auf der Tangente seines Kreises steuern und den Punkt C_2 D_2 gleichzeitig mit A" B" erreicht haben. Wieder wird dieses Heranschließen, das etwa 25 Minuten dauert, A B in einen gewissen Nachteil versetzen. A B kann zwar, ebenso wie vorher, alle seine Geschütze zum Tragen bringen, aber C D hat nicht nur eine vorliche Position erlangt, sondern sich selbst auch günstigere Schußdistanzen geschaffen. Die Entfernung A" D_2 beträgt 8200 Yards, während die größte Schußentfernung für das Geschwader C D nur 6300 Yards betragen würde (von C_2 bis B" = 6300 Yards). Aber, wie gesagt, A B kann jeden Augenblick wieder abdrehen. Angenommen, A B will von dem Punkte B' an die Schußentfernung vergrößern und ändert 2 Strich Kurs nach Backbord. Zu derselben Zeit, in der sich A B in A_2 B_2 befindet, ist C D in C" D" angelangt. Die Distanz ist dann vergrößert, aber ziemlich gleich groß für alle Schiffe, nämlich 8000 Yards von B_2 bis D", 7700 Yards von A_2 bis C" und 8600 Yards von A_2 bis D". A B läuft keinen Nachteil, da alle Geschütze zum Tragen kommen. Im Gegenteil, C D muß nun seinerseits heranschließen, wenn es wieder nähere Entfernungen haben will, muß aber dann die daraus entstehenden Nachteile mit in den Kauf nehmen.

Soweit die Studie.

Fassen wir das Ergebnis kurz zusammen, so gelangen wir nach Ansicht des Verfassers zu folgenden Punkten:

1. Die Nachteile des inneren Bogens sind stark übertrieben worden. Außer der Geschwindigkeitsdifferenz wirken bestimmend auf die Situation ein:
   a) Die Länge der Geschwader,
   b) die Gefechtsentfernung,
   c) die Größe der Geschützbestreichungswinkel.

Wenn wir es in der Zukunft mit modernen Schiffen mit schweren Kalibern und großen Bestreichungswinkeln zu tun haben, dann spielen 2 bis 3 Seemeilen Unterlegenheit an Geschwindigkeit keine ausschlaggebende Rolle.

2. Die langsamere Flotte kann ohne Nachteil die Entfernung vergrößern.

3. Die langsamere Flotte nimmt, wenn sie die Schußentfernung zu verringern sucht, damit einen wenn auch kleinen taktischen Nachteil in den Kauf.

4. Die schnellere Flotte ist vermöge ihrer höheren Geschwindigkeit imstande, die Schußentfernungen konstant zu halten.

Wenn wir nun kurz zu den Ausführungen der Studie Stellung nehmen sollen, so können wir sie als das Beste bezeichnen, was unseres Wissens bis jetzt in der Fachpresse über dieses Thema erschienen ist. Nur in einem Fall, bezüglich der Punkte 2, 3, 4 des Ergebnisses, möchten wir eine kleine Ergänzung hinzufügen. Was geschieht nämlich, wenn A B heranschließt, und C D dauernd ausweicht? Beide Geschwader werden vielleicht von B" und D_2 an zunächst wieder anfangen, konzentrisch zu steuern, dann schließt A B von neuem heran und C D weicht wieder aus. Je öfter sich aber dieses Manöver wiederholt, um so vorlicher wird die Stellung von C D, bis es C D schließlich glückt, quer vor dem Feinde zu stehen (to cross the T). Dasselbe ist aber auch der Fall, sobald C D heranschließt und A B dauernd ausweicht, wenn auch der

Digitized by Google

Geschwindigkeitsüberschuß von CD die Gefahr des „capping the T“ erst später herbeiführt. Wir können demnach die angeführten Sätze dahin ergänzen und sagen:

„Jede Flotte, die herandrängt, kommt in eine taktisch ungünstige Lage und setzt sich der Gefahr aus, in die »T-Position« zu gelangen, gleichgültig, ob sie an Geschwindigkeit über- oder unterlegen ist. Die Geschwindigkeitsdifferenz wirkt lediglich beschleunigend oder verzögernd.

Was nun Tsuschima anbelangt, so dürfen wir es Black Joke dank wissen, bewiesen zu haben, daß die berühmte Überflügelung durch Togo in das Reich der Fabel gehört. Wir dürfen annehmen, daß sich die Schlacht in der Japanischen See annähernd so abgespielt hat, wie es im Maiheft der „Marine-Rundschau“ dargestellt ist. Togo hat gesiegt durch besseres Können, nicht durch höhere Geschwindigkeit.

Wir möchten dieses Thema nicht verlassen, ohne die Aufmerksamkeit noch auf einen anderen, eben erschienenen Artikel gelenkt zu haben, der ebenfalls vor einer übertriebenen Wertschätzung der Geschwindigkeit warnt. Wenn dieser vom Admiral Custance stammende Artikel in „Blackwoods Magazine“*) auch nicht die überzeugende Kraft besitzt, wie die Ausführungen Black Jokes, so ladet er doch zum Nachdenken ein.

Der Verfasser beschäftigt sich ebenfalls mit der Frage, ob höhere Geschwindigkeit die freie Wahl der Gefechtsentfernung verleihe oder nicht. Wie bei Black Joke ist die Beweisführung mathematisch, und zwar hier ziemlich kompliziert geführt, wodurch die ganze Abhandlung einen stark theoretischen Anstrich erhält.

Ein mathematischer Beweis, auf dessen Wiedergabe wir verzichten können, ergibt in Abbildung 2 die Gleichung

$$\frac{\sin \Theta A}{\sin \Theta B} = \frac{v}{V},$$

wobei v und V die Geschwindigkeit zweier Schiffe in A und B darstellen.

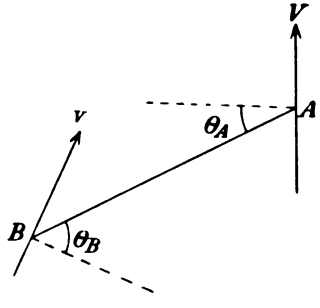


Abbildung 2.

In Worten ausgedrückt sagt die Gleichung: Soll die Gefechtsentfernung konstant bleiben, so müssen die sin derjenigen Winkel, welche die gegenseitige Peilungslinie mit der Querabrichtung bildet, sich umgekehrt wie die Geschwindigkeiten verhalten.

*) The speed of the capital ship, Oktoberheft 1906.

Digitized by Google

Nach dieser Formel ergeben sich für ein Geschwindigkeitsverhältnis $\frac{V}{v} = \frac{7}{6}$ folgende korrespondierenden Werte:

Tabelle a.

Θ A	=	0°	25°	30°	37°	48°	59°
Θ B	=	0°	30°	36°	45°	60°	90°

Das heißt, wenn $\Theta A = \Theta B = 0°$ ist, so laufen beide Schiffe nebeneinander auf konzentrischen Kreisen, wobei die Gefechtsentfernung konstant bleibt. Will A nun durch Abdrehen nach Steuerbord die Schußentfernung vergrößern und hält dabei den Winkel ΘA kleiner als 59°, so kann B eine Entfernungszunahme dadurch vereiteln, daß es seinen Gegner 0° ($\Theta B = 90°$) peilt (vgl. Tabelle a), d. h. gerade auf ihn los steuert. Erst wenn A den Winkel ΘA größer als 59° wählt, erst dann muß die Entfernung sich vergrößern, da B schlechterdings nicht mehr tun kann, als seinen Gegner recht voraus zu nehmen. Anderseits geschieht dasselbe, wenn A eine Annäherung sucht. B kann so lange jede Entfernungsabnahme vermeiden, bis A 59° und mehr auf ihn zu dreht. Denn bereits bei 59° muß $\Theta B = 90°$ sein, d. h. B muß A recht achteraus peilen.

Innerhalb eines gewissen Spielraumes kann also das langsamere Schiff die Gefechtsentfernung beeinflussen, jedoch ändert sich die Größe dieses Spielraumes mit der Geschwindigkeit, wie Tabelle b zeigt:

Tabelle b.

Geschwindigkeit des schnellen Schiffes: Seemeilen:	Überschuß an Geschwindigkeit: 1.	2.	3.	4.
21	72	65	59	54
	71	63	56	51
16	69	60	53	47

Bemerkung: ΘB ist stets zu 90° angenommen.

Aus der Tabelle geht hervor, daß, je größer die absolute Geschwindigkeit ist, desto größer der Spielraum in den Peilungen wird und desto größer der Geschwindigkeitsüberschuß für einen gegebenen Spielraum sein muß.

Unter normalen Verhältnissen reicht aber der vorhandene Peilungsspielraum aus, beiden Parteien die Kontrolle über die Schußentfernung zu sichern. Denn ehe die Grenze des Peilungsspielraumes beim Ab- oder Daraufzudrehen erreicht ist, wird selbst bei modernen Schiffen eine Anzahl Geschütze außer Feuer gesetzt. Nicht die Geschwindigkeit allein, sondern auch die Bestreichungswinkel der Geschütze bestimmen, ob man die Schußentfernung ändern kann oder nicht.

Die Beziehungen zwischen Peilungsspielraum und Bestreichungswinkel stellt Abbildung 3 dar.

A_1, A_2, A_3 — B_1, B_2, B_3 usw. sollen die verschiedenen Positionen mit einer Minute Intervall veranschaulichen, wenn A 14 Seemeilen, B 12 Seemeilen läuft. A (ein älterer Typ) kann nur 30°, B (eine neuere Konstruktion) 45° vorlicher bzw. achterlicher als querab schießen. Dieselbe Abbildung zeigt aber auch gleichzeitig die Lage im Kampf zweier Geschwader, deren Führerschiffe durch A_7 und B_7 dargestellt werden. A wünscht nun zu öffnen, dreht ab und peilt B 30° achterlicher als

Digitized by Google

dwars, entsprechend seinem Maximalbestreichungswinkel. B will die Entfernung konstant halten, drängt nach und vereitelt, indem es den Feind 36° voraus peilt (Tabelle a), so die Absicht von A. A kann nicht weiter abdrehen, wenn es nicht seinen vorderen Turm (bzw. Türme, wenn es sich um ein Geschwader handelt) außer Gefecht setzen will.

Die Geschwindigkeit allein reicht also zur Kontrolle der Gefechtsentfernung nicht aus. Erst große Bestreichungswinkel müssen die Ausnutzung der überlegenen Geschwindigkeit gestatten. Das A-Geschwader war trotz seines Geschwindigkeitsüberschusses nicht in der Lage, die Entfernung zu vergrößern.

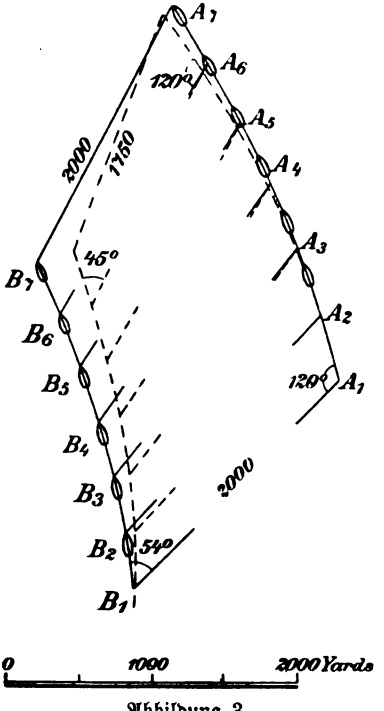


Abbildung 3.

Hiermit wollen wir den Artikel verlassen und kurz noch einige Bemerkungen daran knüpfen.

Der Verfasser hat mit seinen interessanten mathematischen Ausführungen zweifellos recht — in der Theorie. In der Praxis darf man ihm, ohne gegen den mathematischen Beweis irgend etwas einwenden zu können, doch nur bedingt beipflichten. Einmal sind mathematische Beweise in der Taktik ein mißliches Ding. Man traut ihnen zuviel zu und verliert dabei die realen taktischen Positionen, die nicht allein mit Winkelgrößen rechnen, aus den Augen. Zweitens sind Einzelschiffs- und Geschwaderkampf, trotz gleicher mathematischer Größen, so grundverschiedene Dinge, daß man sie nicht über einen Leisten schlagen darf, ohne Fehler zu machen.

Ein Geschwader muß beim Suchen einer geringeren Gefechtsentfernung ängstlich darauf bedacht sein, daß sein Anlaufkurs die achteren Türme nicht außer Tätigkeit setzt, ganz abgesehen davon, daß die Feuerkonzentration der ganzen Linie auf die

Digitized by Google

vorderen Schiffe des Feindes schon viel früher aufhört. Es darf selbstverständlich den Feind nicht 90° peilen, d. h. in Kiellinie auf ihn los steuern, um die Entfernung zu verringern. Denn sein Gegner würde sofort auf die Vergrößerung oder das Konstanthalten der Entfernung verzichten, sich quer vor seine Spitze setzen, die T-Position herstellen und voraussichtlich die Schlacht gewinnen.

Im Einzelschiffskampf liegen die Verhältnisse anders. Was geschieht, wenn B (Abbild. 2) schnell an A heranschließen will und ihn recht voraus (90°) hält? Gewiß, der achtere Turm kann nicht mehr schießen, aber die taktische Lage von B wird dadurch nicht schlechter. A kann zwar seinen Gegner 59° peilen und die Entfernung konstant halten, aber 59° achterlicher als dwars schießt kein vorderer Turm mehr. In der Praxis kommt ein solches Verhalten von A auf eine Art Rückzugsgefecht heraus. Der Panzer A stellt seine Heckarmierung und sein Heck mit den vitalen Teilen (Ruder usw.) der stärkeren Bugarmierung und Panzerung des Feindes gegenüber. A gewinnt nichts mit dem Konstanthalten der Entfernung, sondern er muß sich über kurz oder lang entscheiden, ob er das Gefecht auf die von B erstrebten nahen Entfernungen annehmen will oder nicht. Will A das nicht, dann muß er mehr abdrehen als 59°, von seiner Geschwindigkeit Gebrauch machen und das Weite suchen. Mit anderen Worten: Er überläßt seinem Gegner den Kampfplatz und erkennt damit an, daß der langsame Starke dem schnellen Schwachen überlegen ist.

Also Geschwader- und Einzelschiffskampf soll man nicht zusammenwerfen.

Noch ein zweiter Punkt! In Abbildung 3 kann das A-Geschwader wegen seiner Bestreichungswinkel nicht weiter abdrehen und muß sich trotz seiner Überlegenheit an Geschwindigkeit eine Annäherung gefallen lassen. Scheinbar ist also das B-Geschwader trotz seiner geringeren Geschwindigkeit mit seinem Bestreichungswinkel von 45° im Vorteil, denn es erreicht seinen Zweck, die Verringerung der Gefechtsentfernung. Mathematisch — ja, in der Praxis — nein. Denn je länger dieses Herandrängen dauert, um so vorlicher kommt A, und umsomehr nähert es sich trotz seiner nur 30° betragenden, achterlichen Schwenkbarkeit seiner Türme der vorteilhaften T-Position. Die Behauptung des Verfassers ist nur bedingt richtig. Sie gilt nur für die ersten paar Minuten, nicht aber für längere Zeit, etwa 50 Minuten, die der Verfasser errechnet, um die Gefechtsentfernung um 1 Seemeile zu kürzen. Gewiß das B-Geschwader sieht seine Absicht erreicht und ist näher herangekommen, hat aber dafür den Preis mit einer ungünstigen taktischen Position gezahlt.

Wir müssen hier dasselbe Bedenken geltend machen, wie zu den Ausführungen Black Jokes. Wir meinen: Jedes Geschwader, das die Schußentfernungen verkleinern will, muß mit einem taktischen Nachteil rechnen. Geschwindigkeit und Bestreichungswinkel können den Nachteil mildern, aber nicht ganz aufheben.

Zum Schluß das Resultat! Je näher wir auf die Frage der Linienschiffsgeschwindigkeit eingehen, umsomehr führt sie uns auf das weite Feld der Taktik. Wir sehen, die Geschwindigkeit ist nicht allein für sich zu behandeln, sondern ihr Einfluß ist abhängig und wechselseitig bedingt von allen Faktoren, die auf die Taktik bestimmend sind. Sie ist nur zu betrachten gemeinsam mit der Artillerie, der Geschützaufstellung und den Bestreichungswinkeln, mit der Panzerung und der Gefechtsentfernung; — kurz

Digitized by Google

mit all den Faktoren, die auf die Führung des Verbandes von Einfluß sind. Sie ist nur ein Faktor unter vielen und deshalb nicht „der" Faktor, der ausschlaggebend ist für die Taktik und die Schlacht gewinnt.

Wir haben daher von dem Schiffbau bezüglich der Geschwindigkeit in den nächsten Jahren zu erwarten, daß keine Marine ihre Schiffe wesentlich langsamer bauen wird als die anderen Nationen. Ein Unterschied von etwa 2 Seemeilen macht wenig aus und fällt, wie uns der Custancesche Artikel zeigt, umsoweniger ins Gewicht, je größer die Geschwindigkeiten absolut werden.

Wgr.

Die internationale Regelung der Radiotelegraphie.

Von Kapitän zur See Souchon.

Vom 3. Oktober bis 3. November hat in Berlin die erste internationale Konferenz für Funkentelegraphie getagt und mit der Unterzeichnung eines Vertrages zur internationalen Regelung des funkentelegraphischen Verkehrs geendet.

Der Vertrag trägt den Namen Convention Radiotélégraphique Internationale, unterliegt zunächst noch der Ratifizierung und tritt am 1. Juli 1908 in Kraft.

Damit ist dem Verkehrsbedürfnis ein neuer Weg geebnet worden, ein Kulturfortschritt erreicht worden, der allen Völkern der Erde zugute kommen wird.

Das Deutsche Reich hat besonderen Grund, sich des Erreichten zu freuen, da seiner Anregung und Führung in erster Linie das Zustandekommen des Vertrages zu danken ist. Aber auch den anderen auf der Konferenz vertreten gewesenen Staaten gebührt in hohem Maße der Dank der Allgemeinheit. Ohne die kraftvolle Unterstützung, ohne die loyale Mitarbeit insonderheit der durch Verträge oder eigentümliche Rechtsverhältnisse in ihrer Entschließungsfreiheit hinsichtlich der Radiotelegraphie beengten Staaten hätte ein Einvernehmen nicht erzielt werden können, wäre es nie gelungen, die einer erstmaligen Regelung der Materie entgegenstehenden Schwierigkeiten verkehrstechnischer Natur zu überwinden.

Um das Zustandekommen des internationalen Vertrages als bedeutenden Schritt vorwärts im Entwicklungsgange der Radiotelegraphie angemessen beurteilen zu können empfiehlt es sich zusammenzufassen, was seit der Vorkonferenz im Jahre 1903 mit ihr vorgegangen ist.

Die Radiotelegraphie hat als Verkehrsmittel praktische Bedeutung erlangt. Ihr wichtigstes Gebiet ist — wie es nicht anders sein kann — nach wie vor die See. Hier hat sie sich auf Handels- und Kriegschiffen und an den Küsten nicht nur eingebürgert als nicht mehr zu entbehrendes Nachrichtenmittel, hier hat sie sich auch im Kriege als

Digitized by Google

Aufklärungsmittel bewährt. Gegenwärtig ist es noch nicht möglich, über die Gesamtzahl der Radiotelegraphenstationen zuverlässige Angaben zusammenzustellen, man wird aber nicht zu hoch greifen, wenn man die Zahl der im Betriebe befindlichen Küstenstationen zu 400, der Stationen auf Handelsschiffen zu 250 bezeichnet. Die Anzahl der Kriegschiffsstationen wird zwischen 600 und 900 liegen.

Wissenschaft und Technik haben große Fortschritte ermöglicht. Durch Ausstrahlung größerer Energiemengen, durch Verbesserung der Schaltungen und Apparate, durch die gründliche Erforschung und zweckentsprechende Anwendung des Resonanzprinzips sind wir dahin gekommen, daß Schiffe auf Tausende von Kilometern Nachrichten vom Lande empfangen können. Durch sinnreiche Anwendung verschiedener Methoden der Abstimmung sind einzelne Systeme so weit vervollkommnet worden, daß bei genügend großer Verschiedenheit der benutzten Wellenlängen ein ungestörter Verkehr mehrerer nicht weit voneinander entfernter Stationen praktisch durchgeführt werden kann. In Kürze wird die Unempfindlichkeit gegen Störungen noch bedeutend vervollkommnet sein, sobald die Methode, mit Hilfe des elektrischen Flammenbogens ungedämpfte Wellen zu erzeugen, aus dem Laboratorium in die Praxis übergeführt sein wird. Alsdann wird eine ganz geringe Verschiedenheit der Wellenlängen genügen, um das Ansprechen eines Apparats auf Wellen, die nicht für ihn bestimmt sind, zu verhindern.

Trotz aller Fortschritte ist aber noch viel zu wünschen übrig geblieben, in erster Reihe das, was die internationale Regelung der Radiotelegraphie zu einem zwingenden, nicht mehr aufschiebbaren Bedürfnis macht: Das ungestörte Arbeiten zweier Stationen ist von dem guten Willen benachbarter, dritter Stationen abhängig. Das Telegraphengeheimnis wird bisher nicht gewahrt. Die Übermittlung der wichtigsten Nachrichten, selbst der Not- und Gefahrsignale der Schiffahrt, scheitert bisher an dem Widerstande eigensinniger Interessenten.

Es wird noch lange dauern, bis die Radiotelegraphie in bezug auf Sicherheit des Betriebes allen billigen Anforderungen genügt. Solange noch Nachteile nicht beseitigt sind wie z. B. der, daß man der atmosphärischen Störungen nicht genügend Herr wird, muß Raum für alle Versuche gelassen werden, die zu Verbesserungen führen können. Das ist wichtig für die internationale Regelung; die weitere Entwicklung darf durch sie nicht gehemmt werden.

Es wird heute nirgends mehr bestritten, daß ein für die Landesverteidigung, Schiffahrt, Handel und Gewerbe so wichtiges Verkehrsmittel, wie die Radiotelegraphie es ist, unter staatlicher Kontrolle stehen muß. Die Ausbreitung der elektrischen Wellen als Träger von Nachrichten wird aber durch staatliche Grenzen nicht beschränkt. Jede mit dem nötigen Energieaufwand entsandte elektrische Welle überschreitet die Landesgrenzen und Hoheitsgewässer unbekümmert darum, ob ihr Bestimmungsort innerhalb oder außerhalb belegen ist. Mehr als jedes andere Verkehrsmittel hat deshalb die Radiotelegraphie aus sich selbst heraus internationalen Charakter, ihre Ausnutzung ist praktisch nicht denkbar ohne internationale Regelung.

Wie den Lesern der „Marine-Rundschau" aus dem Oktoberheft vom Jahre 1903 bekannt ist, war durch die im August 1903 in Berlin abgehaltene, von Deutschland, den Vereinigten Staaten von Amerika, Österreich-Ungarn, Spanien, Frankreich, Groß-

Digitized by Google

britannien, Italien und Rußland beschickte Vorkonferenz nicht mehr erreicht worden als Verständigung über die allgemeinen Gesichtspunkte, deren Verhandlung einer späteren Konferenz vorbehalten bleiben sollte.

Auf Grund dieser Verständigung hat danach die deutsche Regierung einen Entwurf für einen internationalen Vertrag nach Art des internationalen Telegraphenvertrages ausgearbeitet und Einladungen zur Konferenz an alle hauptsächlich interessierten Regierungen ergehen lassen. Nachdem sich die Mehrzahl der eingeladenen Regierungen einverstanden erklärt hatte, bevollmächtigte Delegierte zu der Konferenz zu entsenden, hat der Gang der Ereignisse wiederholt Hinausschiebungen des Zusammentritts der Konferenz notwendig gemacht. So ist es gekommen, daß diese erst jetzt — vielleicht nicht zum Schaden des Ergebnisses — volle drei Jahre nach der Vorkonferenz hat stattfinden können.

An der Konferenz haben jetzt teilgenommen: Deutschland, Vereinigte Staaten von Amerika, Argentinien, Österreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, China, Dänemark, Ägypten, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Japan, Mexiko, Monako, Montenegro, Norwegen, Holland, Persien, Portugal, Rumänien, Rußland, Siam, Schweden, Türkei und Uruguay; 31 Staaten, vertreten durch 109 Delegierte. Von den Delegierten gehörten 30 den Post- und Telegraphenverwaltungen an, 25 waren Seeoffiziere, 20 Ingenieure, 17 Armeeoffiziere.

Die Verhandlungen fanden nach der auf internationalen Post- und Telegraphenkonferenzen herausgebildeten Geschäftsordnung im Reichstagsgebäude statt und wurden ausschließlich in französischer Sprache geführt. Die Verhandlungen waren nicht immer leicht. Mehr als einmal schien das Zustandekommen des erstrebten Vertrages durch die hervortretenden Gegensätze ernstlich in Frage gestellt; da jedoch immer in versöhnlichem Geiste gestritten und das gemeinsame Ziel nie aus den Augen verloren wurde, blieb die Arbeitsfreudigkeit, die die Delegierten an einzelnen Tagen bis tief in die Nacht bei der Arbeit hielt, bis zum Schluß erhalten.

Bevor wir uns nun zu den **Ergebnissen** der Konferenz wenden, sei vorweg bemerkt, daß der deutsche Entwurf nur in zwei wesentlichen Punkten von der Konferenz geändert worden ist. Die Anrufung eines Schiedsgerichts für den Fall von Streitigkeiten hinsichtlich des radiotelegraphischen Verkehrs ist nicht, wie der deutsche Entwurf vorsah, zur Pflicht gemacht worden, sondern ins Belieben der Regierungen gestellt. Die Bestimmung, daß jeder Staat verpflichtet sei, einen Unternehmer zurückzuweisen, der in einem anderen Lande die Bestimmungen des internationalen Vertrags verletzte, hat nicht Aufnahme gefunden. Im übrigen ist der deutsche Entwurf angenommen und verbessert worden. Die Interessen der Kriegsmarinen haben in dem Vertrag volle Berücksichtigung gefunden.

Es sei ferner vorausgenommen, daß der italienische Bevollmächtigte den Vertrag unterzeichnet, dabei aber für das Schlußprotokoll erklärt hat, die Italienische Regierung könne den Vertrag erst ratifizieren, nachdem ihre Kontrakte mit Marconi und seiner Gesellschaft abgelaufen seien, oder aber zu einem früheren Termin, falls ein solcher mit Marconi und seiner Gesellschaft seitens der Italienischen Regierung vereinbart werden könne. Die Bevollmächtigten Großbritanniens machten bei der Unterzeichnung den Vorbehalt, es sei nicht Zeit gewesen, ihrer Regierung den vollständigen und end-

Digitized by Google

gültigen Text des Vertrages und des Schlußprotokolls vorzulegen, deshalb seien sie zwar nach wie vor bevollmächtigt, die Texte zu unterzeichnen ad referendum, ihre Regierung behalte sich aber vor, die Texte zu prüfen, bevor sie sich zur Ratifizierung entschließe.

Als Ergebnis der Konferenz liegen vier Urkunden vor: der Vertrag selbst, das dem Vertrage zugehörige Dienstreglement, eine Zusatzverpflichtung zum Vertrage und das Schlußprotokoll.

Der Vertrag selbst ist unterzeichnet von allen Teilnehmern bis auf China, Ägypten, Montenegro und Siam. Er enthält in 23 Artikeln die allgemeinen Bestimmungen für den internationalen, öffentlichen Radiotelegraphenverkehr zwischen Küsten- und Bordstationen.

Nach Artikel 1 sind den Bestimmungen des Vertrages unterworfen alle für den Verkehr des Publikums geöffneten Radiotelegraphenstationen.

Artikel 3 bestimmt: die Küsten- und die Bordstationen sind verpflichtet, Radiotelegramme zwischen Küste und Schiffen auszutauschen, ohne Unterschied der von den Stationen benutzten Systeme.

Artikel 8: Die Stationen müssen möglichst so betrieben werden, daß andere in der Nähe befindliche Stationen nicht gestört werden.

Artikel 9: Anrufe von Schiffen in Not genießen absoluten Vorzug; ihnen ist die erforderliche Folge zu geben.

Artikel 10 schreibt einheitliche Gebührentarife vor. Nur bei Stationen von über 800 km Reichweite oder ausnahmsweise kostspieligem Betriebe dürfen höhere als die vereinbarten Maximalgebührensätze zur Anwendung gelangen.

Artikel 11: Zu diesem Vertrage gehört ein Reglement, welches dieselbe Geltung besitzt wie der Vertrag selbst.

Artikel 13: Es wird ein ständiges Internationales Radiotelegraphenbureau (in der Schweiz) eingerichtet.

Artikel 15 bestimmt: Artikel 8 und 9 gelten für alle Radiotelegraphenstationen, auch die, die nicht für den Verkehr des Publikums geöffnet sind.

Artikel 19 verpflichtet die vertragschließenden Teile, die Durchführung des Vertrages durch gesetzliche Vorschriften sicherzustellen.

Artikel 21 reserviert den dem Vertrage nicht unterworfenen Stationen (Marine-, Militärstationen usw.) volle Betriebsfreiheit, unterwirft sie jedoch den für den öffentlichen Verkehr erlassenen Vorschriften für Fälle, in denen sie am öffentlichen Verkehr teilnehmen.

Das zu dem Vertrage gehörige Dienstreglement regelt nach dem Muster der für den telegraphischen Verkehr international vereinbarten Vorschriften die Einzelheiten des radiotelegraphischen Verkehrs. Es ist unterzeichnet worden von denselben Staaten, die den Vertrag selbst unterzeichnet haben, und behandelt in 42 Artikeln die folgenden Materien:

1. Einrichtung und Betrieb der Radiotelegraphenstationen.
2. Dauer des Dienstes und Dienststunden der Küstenstationen.
3. Abfassung und Aufgabe der Radiotelegramme (sie tragen den Vermerk „radio“ vor der Adresse).

Digitized by Google

4. Gebührenberechnung (Höchstsatz pro Wort von der Küste 60 Centimes, von Bord 40 Centimes).
5. Gebührenerhebung.
6. Beförderung der Radiotelegramme.
   a) Beförderungszeichen (internationale Morsezeichen).
   b) Reihenfolge der Beförderung.
   c) Anruf und Übermittlungsverfahren.
   d) Antwort und Beendigung.
   e) Richtung, die den Telegrammen zu geben ist.
7. Zustellung.
8. Besondere Telegramme.
9. Aufbewahrung des Telegrammmaterials.
10. Absetzung und Erstattung von Gebühren.
11. Abrechnung.
12. Internationales Bureau.
13. Verschiedene Bestimmungen (Schiffsmeldedienst, Verkehr von Schiffen untereinander).

Aus dem Dienstreglement sei folgendes hervorgehoben:

I. Wahl der Apparate und Systeme ist unbeschränkt, doch soll Einrichtung und Betrieb jeder Station auf der Höhe der wissenschaftlichen und technischen Entwicklung stehen.

II. Die Küstenstationen benutzen für den öffentlichen Verkehr ausschließlich entweder 300 m oder 600 m Wellenlänge. Die Regierungen sind befugt, den dem Verkehr geöffneten Stationen für Sonderzwecke noch andere Wellenlängen zu erlauben, jedoch nicht Wellenlängen zwischen 600 und 1600 m. (Dieser Zwischenraum ist frei gehalten für Marine usw.)

III. Dem Verkehr geöffnete Bordstationen haben als Normalwelle 300 m, andere Wellenlängen bis zu höchstens 600 m dürfen benutzt werden. Kleinen Fahrzeugen, denen Einrichtung für 300 m Welle unmöglich ist, darf eine kürzere Wellenlänge erlaubt werden.

IV. Das amtliche Verzeichnis der Stationen, herausgegeben vom internationalen Bureau, enthält, in Spalten angeordnet, für die Küstenstationen:

1. Name.
2. Staatsangehörigkeit.
3. Geographische Lage.
4. Anruf.
5. Normale Reichweite.
6. System (Telefunken, Marconi usw.).
7. Empfangsapparate (Hör-, Schreib- usw.).
8. Wellenlängen (normale unterstrichen).
9. Art des Verkehrs (allgemein öffentlich, beschränkt öffentlich, auf bestimmte Schiffahrtslinien, z. B. Calais—Dover, beschränkt, auf bestimmte Systeme beschränkt, Sonderverkehr usw.).

Digitized by Google

10. Dienststunden.

11. Gebührensätze.

Für Bordstationen dieselben Angaben, nur unter 3. anstatt der „geographischen Lage" „Unterscheidungssignal und Heimathafen".

V. Der Austausch überflüssiger Zeichen und Worte ist untersagt.

VI. Unter normalen Verhältnissen: Mindestwortzahl in der Minute zwölf zu fünf Buchstaben; Energie bis zu 300 km Entfernung nicht über 1 Kilowatt; nur staatlich geprüfte Radiotelegraphisten, die auf Wahrung des Telegraphengeheimnisses verpflichtet sind. (In der Prüfung sind zwanzig Worte in der Minute zu verlangen.)

VII. Bei Zuwiderhandlungen gegen den Vertrag äußerstenfalls Einziehung des dem Radiotelegraphisten ausgestellten Zertifikats, bei Bordstationen eventuell Ausschließung des Schiffes vom internationalen Verkehr.

XVI. Schiffe in Not wiederholen in kurzen Zwischenpausen das Signal:

• • • — — — • • •

Dies Signal unterbricht jeden Verkehr, bis der Verkehr mit dem in Not befindlichen Schiffe beendet ist.

XVII. PRB nach dem Anruf bezeichnet Verkehr nach dem internationalen Signalbuch. Radiotelegramme dürfen nach dem internationalen Signalbuch abgefaßt werden.

XVIII. In der Regel ruft die Bordstation an, und zwar nicht früher, als bis sie innerhalb $^3/_4$ der Normalreichweite der Küstenstation ist.

Dem Ersuchen der Küstenstation, eine bestimmte Zeit mit dem Anruf zu warten, ist gegebenenfalls sofort Folge zu leisten.

XXII. Sobald Verbindung hergestellt ist, nennt die Bordstation:

1. Entfernung und Peilung (in Graden von 0° bis 360°) von der Küstenstation.
2. Kurs (in Graden von 0° bis 360°).
3. Fahrt.
4. Anzahl der zu übermittelnden Worte.

Die Küstenstation antwortet mit Nennung der Anzahl der von ihr zu übermittelnden Worte.

XXIII. Die Küstenstation bestimmt in jedem Falle die Reihenfolge, sobald gleichzeitig in Reichweite befindliche Bordstationen Radiotelegramme abzugeben haben.

XXV. Die Übermittlung des Radiotelegramms wird eingeleitet durch Zeichen — • — • —, abgeschlossen durch Zeichen • — • — •, ergänzt durch den Anruf der Gebestation.

XXVIII. Das Geben hat mit möglichst geringer Energie zu geschehen.

XXIX. Beendigungszeichen für den Verkehr • • • — • —.

XXX. Grundsätzlich verkehrt die Bordstation mit der zunächst befindlichen Küstenstation.

XXXIII. Nicht zugelassen sind: Telegramme mit bezahlter Antwort, telegraphische Postanweisungen, Telegramme mit Vergleichung, Telegramme mit Empfangsanzeige, auf Verlangen des Absenders nachzusendende Telegramme usw.

XL. Der Verkehr der Bordstationen untereinander soll den Verkehr der Küstenstationen nicht stören.

Digitized by Google

XLII. Soweit im vorliegenden Reglement nichts anderes bestimmt, finden die Bestimmungen des Internationalen Telegraphenvertrages auf den radiotelegraphischen Verkehr sinngemäße Anwendung.

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben sich das Verdienst erworben, hinsichtlich der Verpflichtung zum Radiotelegrammaustausch von vornherein ganze Arbeit zu fordern. Sie haben, über das Konferenzprogramm hinausgehend, eine Zusatzverpflichtung durchgesetzt, die dieselbe Geltung besitzt wie der Vertrag. Die Zusatzverpflichtung bestimmt:

> Jede dem öffentlichen Verkehr geöffnete Bordstation ist verpflichtet, mit jeder anderen Bordstation zu verkehren, ohne Unterschied des angewandten radiotelegraphischen Systems.

Die Zusatzverpflichtung haben 21 Staaten, und zwar die Unterzeichner des Vertrages — mit Ausnahme von Großbritannien, Italien, Japan, Portugal, Mexiko und Persien — unterzeichnet.

In das Schlußprotokoll ist außer der bereits oben besprochenen Erklärung des italienischen Bevollmächtigten auf Antrag der großbritannischen Abordnung die Bestimmung aufgenommen worden, daß von der Verpflichtung, mit jeder öffentlichen Bordstation in Verkehr zu treten ohne Unterschied des benutzten Systems, einzelne Küstenstationen zeitweilig ausgenommen werden dürfen, unter der Bedingung, daß der internationale Radiotelegraphenverkehr in dem betreffenden Gebiete während des Ausfalls anderweitig sicher gestellt wird. Des durch diese Bestimmung geschaffenen Ausnahmerechts haben sich 18 Staaten von vornherein ausdrücklich begeben, nämlich Deutschland, Vereinigte Staaten von Amerika, Argentinien, Österreich, Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien; Chile, Griechenland, Mexiko, Monako, Norwegen, Holland, Rumänien, Rußland, Schweden, Uruguay. Außer diesen Staaten wird auch Frankreich nicht von dem Ausnahmerecht Gebrauch machen.

Als Ort und Zeitpunkt der nächsten internationalen Radiotelegraphenkonferenz ist auf Einladung der Großbritannischen Regierung London und Frühjahr 1911 in Aussicht genommen.

Wie eingangs angegeben, tritt der Internationale Radiotelegraphenvertrag am 1. Juli 1908 in Kraft. Die Bemessung dieser Frist war zur Vorbereitung notwendig, weil der Vertrag den Staaten gesetzgeberische und organisatorische Arbeit auferlegt, die bis zum Inkrafttreten fertig sein muß und für die ein Zeitraum von 18 Monaten angemessen erscheint.

Für das Deutsche Reich handelt es sich in der Hauptsache jetzt um gesetzliche Zusammenfassung der Radiotelegraphie in der Hand des Reichs. Hoffen wir auf eine baldige, glückliche Lösung dieser Aufgabe.

Digitized by Google

Die Ergebnisse der Probefahrten S. M. S. „Lübeck".

(Mit 3 Abbildungen.)

Als die Dampfturbine für den Dynamoantrieb mehr und mehr an Bedeutung und Verwendung zunahm, war es an der Zeit, auch ihre Brauchbarkeit für den Schiffsantrieb zu erproben. Die Vorteile, welche die Turbinen hierfür zu bieten schienen, waren bedeutend genug, um einen Versuch in großem Umfange zu rechtfertigen. Man war sich dabei in der deutschen Marine wohl bewußt, daß nur eigene Versuche und Erfahrungen ein einwandfreies Material über den Wert der Dampfturbinen zu liefern vermochten.

Es wurde deshalb bei der Aktiengesellschaft Vulkan in Stettin ein kleiner Kreuzer, welcher später den Namen „Lübeck" erhielt, in Bau gegeben, dessen Turbinenanlage von der Turbinia, Deutsche Parsons-Marine-Aktiengesellschaft, geliefert werden sollte. Für die Verwendung kam nur dieses Turbinensystem in Frage, weil es am weitesten entwickelt und am eingehendsten versucht war.

Wenn die Erprobungsergebnisse S. M. S. „Lübeck" erst jetzt veröffentlicht werden, so liegt das in der Hauptsache daran, daß einerseits die Versuche lange Zeit beanspruchten, anderseits es mit umfangreichen Arbeiten verknüpft war, das große Versuchsmaterial zu sichten und so zu ordnen, wie es zum allgemeinen Verständnis erforderlich ist.

Vertragsbedingungen.

Die Turbinenanlage sollte dem Kreuzer während einer ununterbrochenen sechsstündigen forcierten Probefahrt bei Anwendung eines Luftüberdrucks in den Kesselräumen von nicht mehr als 65 mm Wassersäule eine Geschwindigkeit erteilen, welche nicht geringer sein durfte als diejenige des mit Kolbenmaschinen und der gleichen Kesselanlage ausgerüsteten kleinen Kreuzers „Hamburg". Dieser war als Schwesterschiff des Turbinenkreuzers auch auf der Werft der Aktiengesellschaft Vulkan erbaut und besaß eine Maschinenleistung von 10 000 indizierten Pferdestärken.

Ferner sollte der Gesamtkohlenverbrauch für die beschleunigte Dauerfahrt und für die Fahrt mit Marschgeschwindigkeit nicht höher sein als 0,9 kg für die (indizierte) Pferdestärke und Stunde, wobei als indizierte Maschinenleistung des Turbinenkreuzers diejenige gelten sollte, welche das mit Kolbenmaschinen ausgerüstete Schwesterschiff bei der gleichen Geschwindigkeit erreichte.

Bei der beschleunigten Dauerfahrt und der Fahrt mit Marschgeschwindigkeit sollten Geschwindigkeiten innegehalten werden, welche von dem Schwesterschiffe bei einer indizierten Leistung seiner Kolbenmaschinen von etwa 7000 bzw. 1400 Pferdestärken erreicht wurden.

Der Tiefgang und die sonstigen Fahrtverhältnisse sollten für beide Schiffe möglichst gleich sein.

Angaben über Schiff, Kessel und Maschinen.

Der kleine Kreuzer „Lübeck" zeigt folgende Abmessungen:

Länge zwischen den Loten . . . . . 103,8 m,

Digitized by Google

Größte Breite . . . . . 13,2 m,
Tiefgang . . . . . 5,0 m,
Wasserverdrängung . . . . . 3217,2 cbm.

Die Kesselanlage besteht aus zehn engrohrigen Wasserrohrkesseln, wie sie in der Marine gebräuchlich sind, von zusammen 53,92 qm Rostfläche und 2746,4 qm Heizfläche. Der Kesseldruck beträgt 15 kg/qcm Überdruck. Vorrichtungen für eine Überhitzung des Dampfes sind nicht vorgesehen.

Die Turbinenanlage liegt in zwei durch ein Mittellängsschott wasserdicht voneinander getrennten Räumen. Sie besteht für den Vorwärtsgang aus zwei Hauptturbinensätzen und zwei Marschturbinen, für den Rückwärtsgang aus vier Rückwärtsturbinen. In der nachfolgenden Abbildung (siehe Seite 1355) ist ihre Anordnung schematisch dargestellt.

Von den beiden Hauptturbinensätzen ist je einer im Steuerbord- und Backbordmaschinenraum eingebaut. Jeder Satz besteht aus einer Hochdruck- und einer Niederdruckturbine, von denen jede einzelne eine Schraubenwelle antreibt, so daß also vier Schraubenwellen vorhanden sind.

Die beiden Hauptturbinensätze arbeiten vollständig unabhängig voneinander und dienen für Fahrten mit großen Turbinenleistungen. Für Fahrten mit mittleren und kleinen Turbinenleistungen werden den Hauptturbinen die Marschturbinen vorgeschaltet. Die letzteren setzen sich zusammen aus einer Hochdruck- und einer Niederdruck-Marschturbine, von denen die erstere im Steuerbord-, die letztere im Backbord-Maschinenraum untergebracht ist. Sie übertragen ihre Arbeit auf die inneren Schraubenwellen jeder Schiffsseite, an welche auch die Niederdruck-Hauptturbinen greifen.

Die vier Rückwärtsturbinen sind gleichmäßig auf die vier Schraubenwellen verteilt. Die beiden inneren Rückwärtsturbinen sind in das Gehäuse der Niederdruck-Hauptturbinen eingebaut. Ursprünglich waren die Rückwärtsturbinen einer Schiffsseite so eingerichtet, daß bei Rückwärtsfahrt stets beide frischen Kesseldampf erhielten und nur gleichzeitig in Betrieb genommen werden konnten. Während der Erprobungen wurden jedoch aus ökonomischen Rücksichten in die Dampfzuleitungen der inneren Rückwärtsturbinen Absperrvorrichtungen eingebaut, so daß die Rückwärtsturbinen auf den äußeren Wellen auch für sich allein angestellt werden können.

Die vier Schraubenwellen waren ursprünglich mit je zwei gleichen dreiflügeligen Schrauben versehen, deren Abmessungen betrugen: Durchmesser 1,372 m, Steigung 1,372 m, projizierte Fläche 0,5922 qm.

Außerdem hatte die Aktiengesellschaft Turbinia zu Versuchszwecken noch vier größere Schrauben mitgeliefert, welche die folgenden Abmessungen zeigten: Durchmesser 1,70 m, Steigung 1,499 m, projizierte Fläche 0,8823 qm.

Das Material der Schrauben war Manganesebronze.

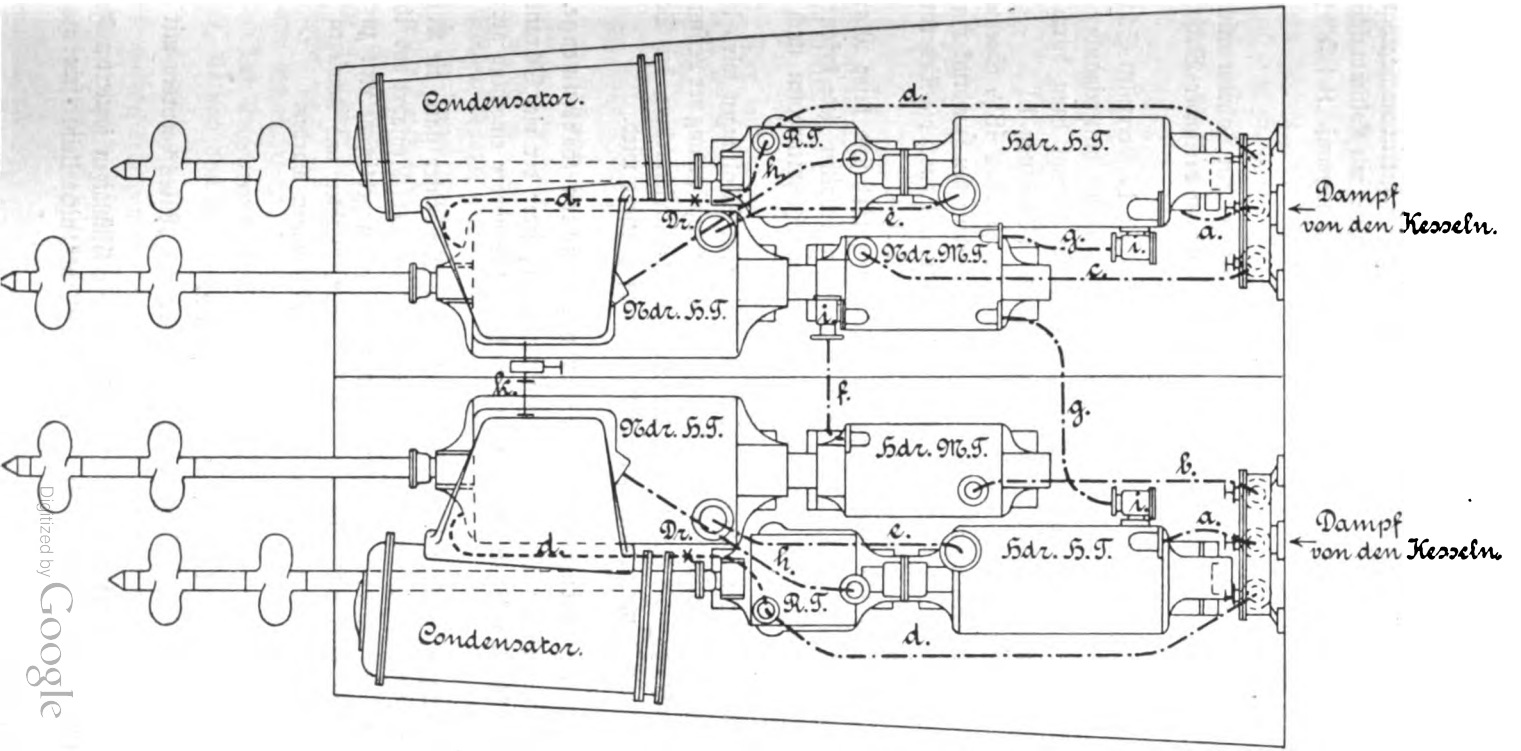
Mit diesen beiden Schraubensätzen waren drei Versuchsreihen in Aussicht genommen, und zwar:

1. Fahrten mit acht kleinen Propellern.
2. Fahrten mit vier großen Propellern.
3. Fahrten mit vier kleinen und vier großen Propellern.

Außer den Hilfsmaschinen, welche auch für Kolbenmaschinen erforderlich sind,

Digitized by Google

Dampfverteilung in der Turbinenanlage S. M. S. „Lübeck".



a-a. Zudampf für Hdr. H.T.
b. „ „ Hdr. M.T.
c. „ „ Ndr. M.T.
d-d. „ „ Rw. T.

e-e. Überströmrohr von Hdr. H. nach Ndr. H.T.
f. „ „ „ Hdr. M. „ Ndr. M.T.
g-g. „ „ „ Ndr. M. „ Hdr. H.T.
h-h. Austrittsrohr der Rw. T. „ d. Condensator.

i-i. Rückschlagventile
k. Verbindung der beiden Ndr. H.T.
Dr. Drosselklappe in der Zudampfltg. n. d. Rw. T. auf d. inneren Wellen.

Digitized by Google

hat man in jedem Maschinenraum noch zwei Schmierölpumpen nebst Kühl- und Reinigungsvorrichtung aufgestellt, welche das Öl im Kreislauf durch die Turbinenlager drücken.

Die Luftpumpen sind durch besondere Dampfzylinder angetriebene sogenannte nasse Original-Weirpumpen, während die anderen kleinen Kreuzer mit Kolbenmaschinen an letztere angekuppelte Luftpumpen haben; Trockenluftpumpen wie auf „S 125" sind auf „Lübeck" nicht vorhanden.

Schaltungen.

Zur Erzielung einer größtmöglichen Wirtschaftlichkeit bei den Fahrten mit geringen und mittleren Turbinenleistungen können die Turbinen in dreifacher Weise geschaltet werden.

Bei der Schaltung für kleine Leistungen — bis zu etwa 14 Seemeilen Schiffsgeschwindigkeit — werden die Hoch- und Niederdruck-Marschturbine hintereinander den Hochdruck-Hauptturbinen vorgeschaltet, von welch letzteren der Dampf dann durch die Niederdruck-Hauptturbinen nach den Kondensatoren strömt. (Schaltung I.)

Bei der Schaltung für mittlere Leistungen — bis zu etwa 18½ Seemeilen Schiffsgeschwindigkeit — wird nur die Niederdruck-Marschturbine den Hochdruck-Hauptturbinen vorgeschaltet, von welchen der Dampf wie bei Schaltung I durch die Niederdruck-Hauptturbinen nach den Kondensatoren tritt. (Schaltung II.)

Bei der Schaltung für große Leistungen (Schaltung III) sind beide Marschturbinen ausgeschaltet. Die beiden Hochdruck-Hauptturbinen erhalten (jede besonders) direkten Kesseldampf, welcher auch hier durch die Niederdruck-Hauptturbinen nach den Kondensatoren strömt.

Eine Verringerung der Leistungen bei den verschiedenen Schaltungen wird durch Drosselung der Eintrittsspannung des Dampfes erzielt. Eine Vergrößerung der Leistungen wird dadurch erreicht, daß bei Schaltung I der Niederdruck-Marschturbine, bei Schaltung II den Hochdruck-Hauptturbinen frischer Kesseldampf zugesetzt wird.

Messung der Turbinenleistung und der verbrauchten Kohlenmenge.

Zur Bestimmung der Turbinenleistungen waren auf jeder der vier Schraubenwellen Föttingersche Torsionsindikatoren angebracht, welche vorher eingehend geprüft worden waren.

Die Messung der Kohlen fand mittels besonderer Meßbunker statt; die Kohlen wurden vor der Fahrt in diese hineingewogen und während der Meßfahrt aus ihnen entnommen. Nach der Fahrt wurde der in den Meßbunkern gebliebene Rest zurückgewogen. Außerdem fand noch eine Kontrolle statt durch Zählen und Abwiegen der Eimer, mit welchen die Kohlen aus den Meßbunkern entnommen wurden.

Probefahrten.

1. Vertragliche Probefahrten.

Die vertraglichen Probefahrten des kleinen Kreuzers „Lübeck" wurden mit den acht kleinen Propellern ausgeführt.

a) 6stündige forcierte Fahrt. Während der 6stündigen forcierten Fahrt sollte die mittlere Schiffsgeschwindigkeit S. M. S. „Lübeck" nicht kleiner sein als die

Digitized by Google

Geschwindigkeit, welche der kleine Kreuzer „Hamburg" bei einer Leistung seiner Hauptmaschinen von 10 000 indizierten Pferdestärken erreichte. Nach den von dem kleinen Kreuzer „Hamburg" in der Eckernförder Bucht ausgeführten Meilenfahrten entsprach einer Maschinenleistung von 10 000 indizierten Pferdestärken eine Schiffsgeschwindigkeit von etwa 21,9 Seemeilen. S. M. S. „Lübeck" erreichte bei der 6stündigen forcierten Fahrt eine mittlere minutliche Umdrehungszahl von 662,5, welcher eine Schiffsgeschwindigkeit, gemessen an der Eckernförder Meile, von 22,25 Seemeilen entsprach. Es war also eine um 0,35 Seemeilen größere Geschwindigkeit erzielt worden, als nach dem Vertrage zu leisten war.

Die Maschinen- und Kesselanlage arbeitete während der Fahrt ohne Störung.

b) 24stündige Kohlenmeßfahrt mit Marschgeschwindigkeit. Nach dem Vertrage sollte während der 24stündigen Fahrt mit Marschgeschwindigkeit eine mittlere Schiffsgeschwindigkeit innegehalten werden, welche gleich sein sollte derjenigen des kleinen Kreuzers „Hamburg" bei einer Leistung seiner Hauptmaschinen von etwa 1400 indizierten Pferdestärken. Dabei sollte der Kohlenverbrauch S. M. S. „Lübeck", bezogen auf die indizierte Leistung der Maschinenanlage S. M. S. „Hamburg", den Betrag von 0,9 kg Kohlen pro Pferdestärke und Stunde nicht überschreiten.

Die Meilenfahrten S. M. S. „Hamburg" ergaben bei einer Maschinenleistung von 1400 indizierten Pferdestärken eine Schiffsgeschwindigkeit von 12,4 Seemeilen. Nach den Meilenfahrtsergebnissen S. M. S. „Lübeck" waren zur Erzielung dieser Geschwindigkeit im Mittel 333 minutliche Umdrehungen der Schraubenwellen erforderlich. Die Fahrt wurde mit Schaltung I mit im Mittel 333,5 minutlichen Umdrehungen gemacht.

Der auf die indizierte Pferdestärke S. M. S. „Hamburg" bezogene Kohlenverbrauch wurde zu 1,00 kg ermittelt, er war also um 0,1 kg größer, als vertraglich zulässig war.

Der Betrieb der Maschinen- und Kesselanlage gab während der Fahrt zu Ausstellungen keine Veranlassung.

c) 24stündige beschleunigte Dauerfahrt. Die Geschwindigkeit S. M. S. „Lübeck" sollte bei dieser Fahrt 20,2 Seemeilen betragen, d. h. sie sollte die gleiche sein, welche S. M. S. „Hamburg" mit etwa 7000 indizierten Pferdestärken erzielt hatte. Der Kohlenverbrauch sollte wie bei der Fahrt zu b) auf die entsprechende Maschinenleistung des kleinen Kreuzers „Hamburg" bezogen werden und durfte den Betrag von 0,9 kg für die indizierte Pferdestärke und Stunde nicht überschreiten.

Zur Innehaltung der Geschwindigkeit von 20,2 Seemeilen mußten die Turbinen S. M. S. „Lübeck" 568 Umdrehungen in der Minute machen. Erzielt wurden während der Fahrt, welche mit Schaltung II und Zusatzdampf in den beiden Hochdruck-Hauptturbinen ausgeführt wurde, in der Minute 567,3 Umdrehungen.

Der Kohlenverbrauch stellte sich auf 0,967 kg, er war also um 0,067 kg größer, als nach dem Vertrage zulässig war.

d) Wiederholung der 24stündigen beschleunigten Dauerfahrt. Diese Fahrt wurde jedoch von den Aktiengesellschaften Vulkan und Turbinia als nicht ganz einwandfrei angesehen, weil sie teilweise auf einer geringeren Wassertiefe als an der Eckernförder Meile ausgeführt worden war und dabei zur Erzielung der vorgeschriebenen

Digitized by Google

Umdrehungen eine wahrscheinlich etwas größere Turbinenleistung erforderlich gemacht hatte. Die Fahrt wurde daher wiederholt, und zwar sollten unter Berücksichtigung der obwaltenden Verhältnisse für sie die nachstehenden besonderen Bedingungen gelten:

Die Fahrt sollte nur bei gutem Wetter (Windstärke nicht über 3) angetreten werden, während sonst allgemein für Kohlenmeßfahrten Windstärke 4 noch zulässig ist.

Die Kurse während der Meßfahrt sollten so gewählt werden, daß Strom und Wind möglichst ausgeglichen würden.

Vor Beginn der Fahrt sollten die Feuer gut gereinigt und das Schiff auf einen solchen Tiefgang gebracht werden, daß der mittlere Tiefgang während der Fahrt möglichst demjenigen des kleinen Kreuzers „Hamburg" bei seinen Meilenfahrten in der Eckernförder Bucht entsprach.

Die mittleren minutlichen Umdrehungen wurden zu 568 festgesetzt; sie sollten während der Fahrt möglichst genau innegehalten werden.

Sollten während der Fahrt Wind und Seegang auf Stärke 4 der Beaufortschen Skala auffrischen, so war nicht mehr nach Umdrehungen zu fahren; es sollten dann vielmehr die mittleren Anfangsspannungen in den Hochdruck-Hauptturbinen festgestellt werden, welche seit Beginn der Fahrt bis zum Einsetzen des schlechten Wetters gehalten worden waren, und es war mit diesen mittleren Anfangsspannungen weiter zu fahren.

Die Fahrt wurde am 8. und 9. Dezember 1905 mit ganz geöffnetem Absperrventil der Niederdruck-Marschturbine (Schaltung II) ausgeführt, wobei aber den Hochdruck-Hauptturbinen noch etwas frischer Kesseldampf zugeführt wurde. Am 9. Dezember frischte der Wind auf Stärke 3 bis 4, zeitweise auf Stärke 4 bis 5 auf, so daß während einer Zeitdauer von 10 Stunden nach dem festgestellten Eintrittsdruck in die Hochdruck-Hauptturbinen gefahren wurde.

Turbinen und Kessel arbeiteten während der Fahrt zufriedenstellend.

Das Mittel aus den Schraubenumdrehungen während der ganzen Fahrt ergab sich zu 566,5 Umdrehungen in der Minute. Der auf die indizierte Pferdestärke und Stunde bezogene Kohlenverbrauch stellte sich auf 0,87 kg, war also um 0,03 kg geringer, als vertraglich vorgesehen war.

Den Hochdruck-Hauptturbinen wurde während dieser Fahrt weniger Kesseldampf zugesetzt als bei der ersten Fahrt. Der Anfangsdruck in diesen Turbinen war um 0,5 kg geringer als früher (4,6 kg gegen 5,1 kg). Kesseldruck und Anfangsdruck in der Niederdruck-Marschturbine waren bei beiden Fahrten gleich.

Der kleine Kreuzer „Hamburg" hatte seiner Zeit bei der 24stündigen Fahrt mit Marschgeschwindigkeit 0,868 kg, bei der 24stündigen beschleunigten Dauerfahrt 0,803 kg Kohle für die indizierte Pferdestärke und Stunde verbraucht.

2. Außerkontraktliche Fahrten.

Außer den kontraktlichen Fahrten wurde noch eine größere Anzahl von Fahrten ausgeführt, durch welche der Einfluß verschiedener Turbinenschaltungen und Propelleranordnungen auf die Geschwindigkeit, den Kohlenverbrauch und die Manövriereigenschaften des Schiffes ermittelt werden sollte.

Digitized by Google

Von der Aufzählung und Beschreibung aller dieser Fahrten kann Abstand genommen werden. Es genügt, wenn auf die Fahrten eingegangen wird, welche zur Beurteilung der Turbinenanlage beitragen können.

Die Fahrten zerfallen unter Berücksichtigung der Propeller bzw. ihrer Anordnung in vier Gruppen. Diese Gruppen bestehen wieder aus Meilenfahrten, Kohlenmeßfahrten und Fahrten zur Ermittlung der Wegstrecke, welche vom Schiff noch durchlaufen wird, wenn es aus der Fahrt voraus durch Anstellen der Rückwärtsturbinen zum Stillstand gebracht wird. (Ermittlung des Fahrtmomentes.)

Gruppe I umfaßt alle Fahrten, welche mit der ursprünglichen Propelleranordnung — je zwei kleine Propeller auf einer Welle sitzend — ausgeführt worden sind. Die erreichte Höchstgeschwindigkeit betrug 22,369 Seemeilen bei 672 Umdrehungen und einer Turbinenleistung von 13 705 effektiven Pferdestärken. Der Slip errechnete sich zu 25,11 Prozent.

Gruppe II umfaßt alle Fahrten, welche mit den vier großen Propellern, von denen je einer auf einer Welle, und zwar auf dem hinteren Propellerkonus, saß, vorgenommen wurden. Die erzielte Höchstgeschwindigkeit betrug 22,39 Seemeilen bei 623 Umdrehungen in der Minute, einer Turbinenleistung von 13 029 effektiven Pferdestärken und einem Slip von 25,97 Prozent.

Mit diesen Propellern sind auch Meilenfahrten auf tiefem Wasser an der Meile bei Neukrug ausgeführt worden. Die hier erzielte Höchstgeschwindigkeit betrug 23,16 Seemeilen bei 14 158,6 effektiven Pferdestärken und einem Slip von 26,5 Prozent.

Gruppe III enthält diejenigen Fahrten, bei welchen sich auf jeder Schraubenwelle vorn ein kleiner und hinten ein großer Propeller befand, welche also mit vier kleinen und vier großen Propellern ausgeführt wurden. Die großen auf den äußeren Wellen sitzenden Propeller mußten hierbei um 100 mm im Durchmesser verkleinert werden, damit zwischen ihnen und den auf den inneren Wellen sitzenden kleinen Propellern, welche in einer Querebene zum Schiff liegen, noch genügend Spielraum vorhanden war. Mit dieser Propelleranordnung wurden in bezug auf Geschwindigkeit die relativ günstigsten Ergebnisse erzielt; es betrug die Höchstgeschwindigkeit 22,562 Seemeilen bei 601 Umdrehungen und einer Turbinenleistung von 13 573 effektiven Pferdestärken; der Slip ergab sich zu 15,51 Prozent für die vorderen und zu 22,67 Prozent für die hinteren Schrauben.

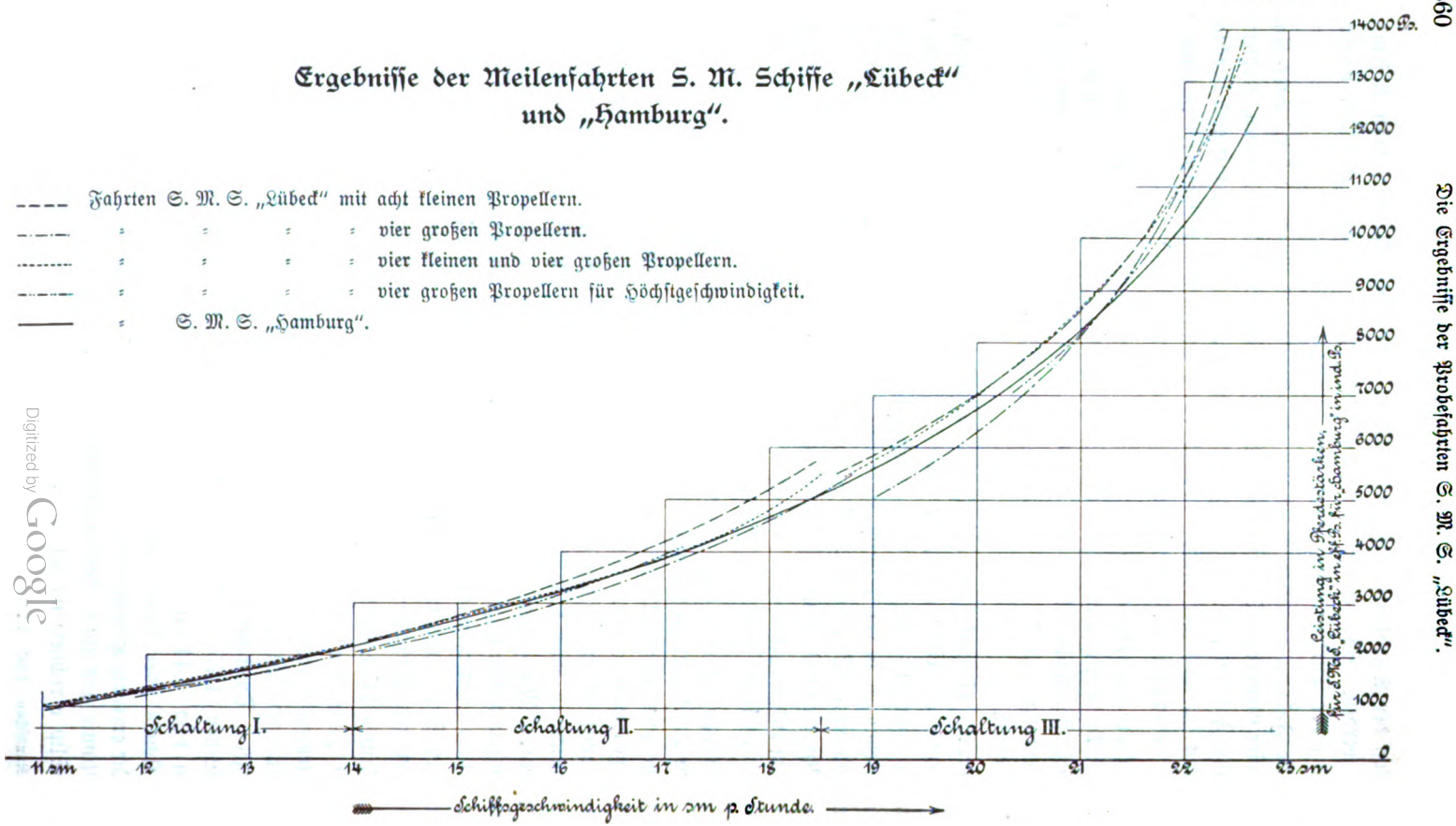
Gruppe IV enthält endlich diejenigen Fahrten, welche mit einem von der Aktiengesellschaft „Turbinia" gelieferten dritten Satz von vier Stück Propellern ausgeführt wurden; letztere waren für die Erzielung einer noch größeren als der bisher erreichten Schiffsgeschwindigkeit von genannter Firma konstruiert worden und hatten folgende Abmessungen: Durchmesser der Propeller für die äußeren Wellen 1,60 m, für die inneren Wellen 1,75 m, Steigung 1,435 m bzw. 1,575 m, projizierte Flügelfläche 1,203 qm bzw. 1,443 qm. Die Propeller waren wie die der Gruppe II auf den hinteren Konus jeder Welle aufgesetzt.

Die erreichte Höchstgeschwindigkeit betrug 22,551 Seemeilen bei 625 Umdrehungen in der Minute und einer Turbinenleistung von 13 879 effektiven Pferdestärken. Der mittlere Slip errechnete sich zu 25,79 Prozent.

Digitized by Google

Kurvenblatt Nr. 1.

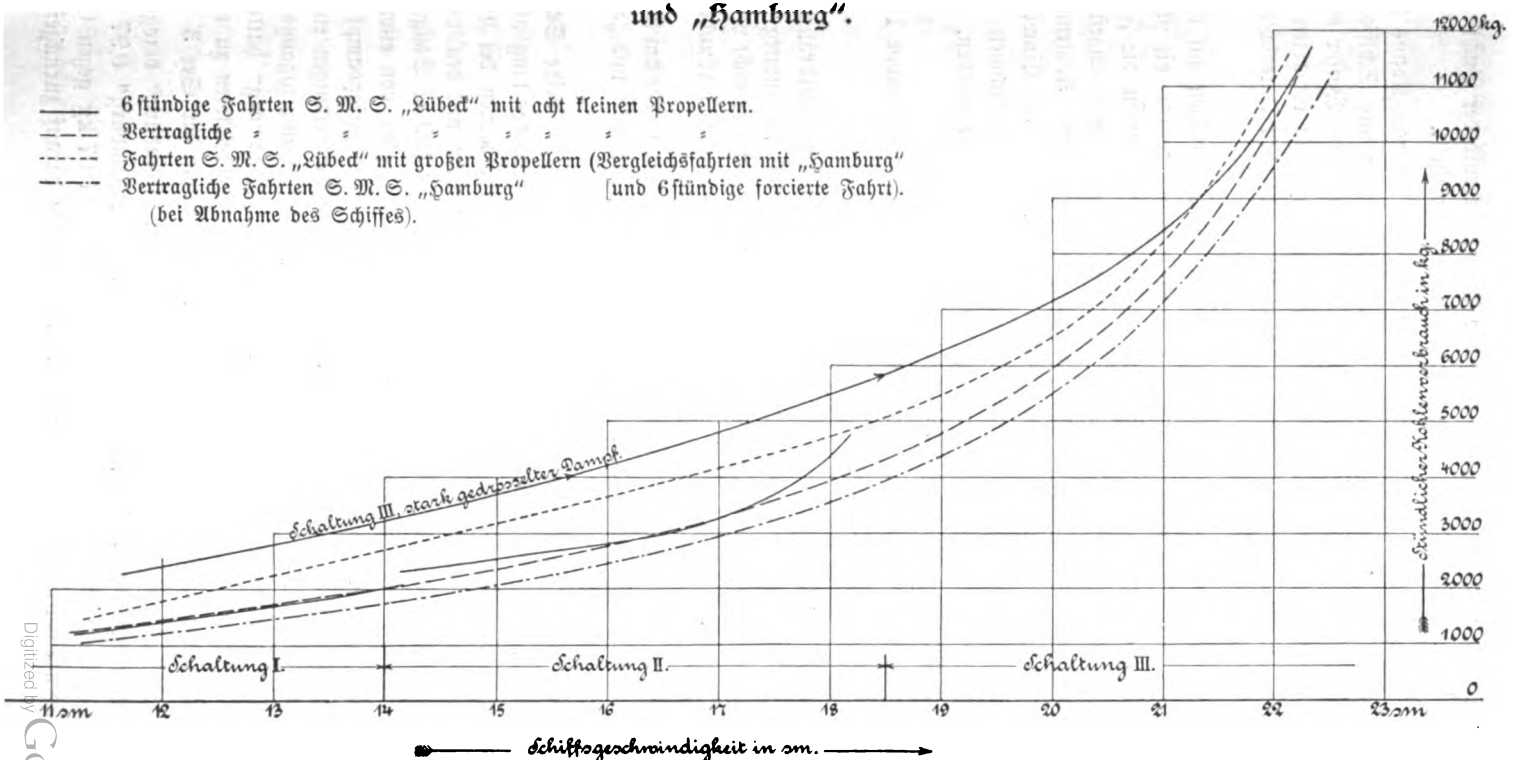
Ergebnisse der Meilenfahrten S. M. Schiffe „Lübeck" und „Hamburg".



Digitized by Google

Ergebnisse der Kohlenmeßfahrten S. M. Schiffe „Lübeck" und „Hamburg".

Kurvenblatt Nr. 2.



Digitized by Google

Die Ergebnisse der Meilenfahrten, welche in der Eckernförder Bucht ausgeführt wurden, sind in dem beigegebenen Kurvenblatt 1 zusammengestellt.

Von Probefahrten mit großen Propellern auf dem vorderen Konus der Wellen allein ist wegen der hohen Kosten für die Änderung an Wellen und Schiffskörper abgesehen worden. Auch wurde von weiteren Meilenfahrten in tiefem Wasser mit anderen Propellern als denen der Gruppe II Abstand genommen, weil zu erwarten war, daß mit den andern Propellern in tiefem Wasser keine wesentlichen Unterschiede in den Geschwindigkeiten auftreten würden.

Die nicht vertraglichen Kohlenmeßfahrten sind im allgemeinen auf eine Dauer von je sechs Stunden beschränkt worden. Vor jeder Fahrt wurde die Kesselanlage einer Reinigung unterzogen, dagegen wurden während der Fahrten die Feuer nicht gereinigt; auch waren während derselben die Frischwassererzeuger nicht angestellt. Mit den acht kleinen Propellern sind mit jeder Turbinenschaltung mehrere Kohlenmeßfahrten bei verschiedenen Schiffsgeschwindigkeiten gemacht worden. Um die Einwirkung der Schaltung III auf den Kohlenverbrauch bei geringen Turbinenleistungen kennen zu lernen, sind auch mit dieser Schaltung einige Fahrten ausgeführt worden, wobei der Dampf zu den Turbinen stark gedrosselt wurde.

Ferner sind noch mit den vier großen Propellern der Gruppe II mehrere Kohlenmeßfahrten ausgeführt worden.

In dem beigegebenen Kurvenblatt 2 sind die stündlichen Kohlenverbräuche während der vertraglichen Kohlenmeßfahrten S. M. Schiffe „Lübeck" und „Hamburg" nebst den Kohlenverbräuchen bei ihren forcierten Fahrten sowie die Resultate der nicht vertraglichen Kohlenmeßfahrten S. M. S. „Lübeck" eingetragen und durch Kurven verbunden worden.

Besonders zu erwähnen sind noch zwei Kohlenmeßfahrten, welche am 25. und 26. bzw. am 28. und 29. September 1905 mit S. M. Schiffen „Lübeck" und „Hamburg" gleichzeitig ausgeführt wurden.

Um den Einfluß von Wind, Seegang und Strömung für beide Schiffe möglichst auszugleichen, fuhr abwechselnd das eine derselben sechs Stunden lang als Führerschiff, während das andere im Kielwasser folgte. Die Schiffe waren bei Beginn der Fahrten auf gleichen Tiefgang gebracht worden. „Lübeck" fuhr mit den vier großen Propellern der Gruppe II von je 1,70 m Durchmesser und 1,499 m Steigung.

Während der ersten Fahrt sollte eine Schiffsgeschwindigkeit von etwa 20 Seemeilen angestrebt werden. „Lübeck" fuhr mit Schaltung II und Zusatzdampf in beiden Hochdruck-Hauptturbinen. Sie erreichte bei 508 minutlichen Umdrehungen eine mittlere Maschinenleistung von 7662,4 effektiven Pferdestärken. Das Dampfzugangsventil der Niederdruck-Marschturbine war ganz geöffnet. S. M. S. „Hamburg" hatte während dieser Fahrt eine Maschinenleistung von 7027 indizierten Pferdestärken zu verzeichnen. Die Windstärke während der Fahrt war 3 bis 7, der Zustand der See 3 bis 5.

Der auf die indizierte Pferdestärke der Maschinen „Hamburg" bezogene stündliche Kohlenverbrauch betrug für „Lübeck" 0,95 kg, für „Hamburg" 0,97 kg. Der verhältnismäßig hohe Kohlenverbrauch für „Hamburg" — 0,97 kg gegen 0,8 kg bei der vertraglichen Kohlenmeßfahrt im Mai 1904 — wurde darauf zurückgeführt, daß

Digitized by Google

das Heizerpersonal nicht die für Kohlenmeßfahrten erwünschte Übung im sparsamen Heizen hatte.

Die zweite Kohlenmeßfahrt wurde mit etwa 15½ Seemeilen Geschwindigkeit ausgeführt. S. M. S. „Lübeck" fuhr mit Schaltung II und erreichte eine Maschinenleistung von 3297 effektiven Pferdestärken bei 390 Umdrehungen in der Minute.

Der Dampfdruck im Eintrittsraum der Niederdruck-Marschturbine war auf etwa 8,5 kg/qcm gedrosselt. Die Maschinenleistung S. M. S. „Hamburg" war bei der Fahrt zu 3303 indizierten Pferdestärken ermittelt.

Während der Fahrt flaute der Wind, welcher zu Anfang mit einer Stärke 3 bis 5 geweht hatte, vollständig ab; nach 23 Stunden mußte die Fahrt wegen dichten Nebels abgebrochen werden.

S. M. S. „Lübeck" hatte als Resultat der Fahrt einen stündlichen, auf die indizierte Pferdestärke der Hauptmaschinen „Hamburg" bezogenen Kohlenverbrauch von 1,02 kg, „Hamburg" einen solchen von 0,77 kg zu verzeichnen. Die Ergebnisse dieser Fahrten S. M. S. „Lübeck" und das Ergebnis einer 6stündigen forcierten Fahrt dieses Schiffes mit gleichen Propellern sind ebenfalls in das Kurvenblatt 2 eingetragen und durch eine Kurve verbunden.

Um ein Bild zu gewinnen, in welcher Weise Wind und See den Kohlenverbrauch bei derselben Schiffsgeschwindigkeit beeinflussen, sind die Ergebnisse aus den letzten 8 Stunden der Fahrt, während welcher Zeit fast vollständige Windstille herrschte, und diejenigen aus den ersten 15 Stunden noch besonders zusammengestellt worden. Es ergibt sich für „Lübeck" ein mittlerer, auf die indizierte Pferdestärke „Hamburg" bezogener stündlicher Kohlenverbrauch von 0,91 kg bei Windstille und von 1,14 kg für Windstärke 3 bis 5. Für S. M. S. „Hamburg" ist ein in Betracht kommender Unterschied im Kohlenverbrauch, der, wie angegeben, 0,77 kg für die indizierte Pferdestärke und Stunde betrug, nicht festzustellen gewesen.

Fahrten zur Ermittlung des Fahrtmomentes.

Diese Fahrten sind mit jeder der vier Propelleranordnungen ausgeführt; ihre Ergebnisse sind in der nachstehenden Zahlentafel zusammengestellt.

Um hierbei wegen des großen Dampfverbrauchs der Rückwärtsturbinen einen zu großen Spannungsabfall in den Kesseln zu verhindern, weil dadurch die weitere Manövrierfähigkeit des Schiffes sowie der ordnungsmäßige Kesselbetrieb in Frage gestellt wurde, durften die Absperrventile der Rückwärtsturbinen bei den Versuchen nur so weit geöffnet werden, daß ein größerer Spannungsabfall in den Kesseln als 3 kg/qcm nicht eintreten konnte.

Fahrtmomente der kleinen Kreuzer „Lübeck" und „Hamburg".

Die Angaben nachstehender Tabelle (S. 1364) gelten für den gleichzeitigen Betrieb aller vier Rückwärtsturbinen. Es sind auch die Fahrtmomente beim alleinigen Betrieb der beiden äußeren Rückwärtsturbinen bestimmt worden. Die Zeitunterschiede der Fahrten mit äußerster Kraft voraus bis zum Stillstand des Schiffes durch Anstellen der Turbinen auf äußerste Kraft zurück, betrugen gegen die gleichen Versuche mit vier Rückwärtsturbinen bis zu 23 Sekunden, der zurückgelegte Weg bis zum Stillstand des Schiffes war dabei über

Digitized by Google

100 m länger. Die bei den Stoppversuchen ermittelten Werte können natürlich als absolut genau nicht gelten, weil der Augenblick des Stillstandes des Schiffes sehr schwer zu bestimmen ist.

Anzahl der Kessel	Fahrt des Schiffes, bei welcher dasselbe durch Anstellen der Maschinen auf „Äußerste Kraft zurück" zum Stillstand gebracht wurde, in Seemeilen	Zurückgelegter Weg in m				
		Kleiner Kreuzer „Lübeck"				Kleiner Kreuzer „Hamburg"
		8 kleine Propeller	4 große Propeller	4 kleine u. 4 große Propeller	4 große Propeller (für Höchstgeschwindigkeit)	
10	Kleine Fahrt voraus, 5 Seemeilen	102	52	50	75	56
10	Halbe Fahrt voraus, 9 Seemeilen	117	126	110	146,5	110
10	Große Fahrt voraus, 11 Seemeilen	230	211	194	214,5	180
10	Äußerste Kraft voraus, 22 Seemeilen	436	538	466	500	280

Folgerungen aus den Fahrten.

S. M. S. „Hamburg" hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 22,535 Seemeilen an der Meile in der Eckernförder Bucht und eine solche von 23,15 Seemeilen auf der tiefen Meile in Neukrug erreicht. Die größte Schiffsgeschwindigkeit des kleinen Kreuzers „Lübeck" ist demnach gleich derjenigen des kleinen Kreuzers „Hamburg". Die dabei seitens der Hauptmaschinen der beiden Schiffe entwickelten Leistungen sind jedoch wesentlich verschieden voneinander, indem die Turbinen auf „Lübeck" an den Wellen gemessen in der Eckernförder Bucht — also in flachem Wasser — 13 573, und bei Neukrug — in tiefem Wasser — 14 158,6 effektive Pferdestärken leisteten, während die Maschinen S. M. S. „Hamburg" bei den entsprechenden Fahrten nur 11 889 bzw. 11 582 indizierte Pferdestärken entwickelten.

Hiernach muß also die Leistung der Turbinen bedeutend größer gewesen sein, als die entsprechende Leistung der Kolbenmaschinen. Daß der kleine Kreuzer „Lübeck" trotz dieser Mehrleistung keine größere Geschwindigkeit erreichte, ist in erster Linie auf die ungünstige Wirkung der Propeller dieses Schiffes zurückzuführen.

Der Kohlenverbrauch auf „Lübeck" stellte sich höher als derjenige auf „Hamburg", wie aus der folgenden Nebeneinanderstellung zu ersehen ist.

		Fahrt mit Marschgeschwindigkeit	Beschleunigte Dauerfahrt
Kohlenverbrauch bei beiden Schiffen, bezogen auf die indizierte Pferdestärke der Maschinen der „Hamburg"	„Lübeck" . .	1,0 kg/Stunde	0,87 kg/Stunde
	„Hamburg" . .	0,868 kg/Stunde	0,803 kg/Stunde

Während der forcierten Fahrt betrug der Kohlenverbrauch S. M. S. „Lübeck" 11 396 kg in der Stunde bei einer Geschwindigkeit von 22,265 Seemeilen.

Digitized by Google

S. M. S. „Hamburg" hat während der forcierten Fahrt in der Stunde 10 066 kg Kohlen verbraucht bei einer Geschwindigkeit des Schiffes von etwa 22,2 Seemeilen. Der Kohlenverbrauch der Hilfsmaschinen für Schiffszwecke ist in diesen Angaben nicht mit enthalten.

Wenn auch diese Werte nicht ohne weiteres einen Vergleich der Aktionsradien für die späteren Ergebnisse in der Front zulassen, weil die Abnutzung der Schieber und Kolben der Maschinen nach längerem Betriebe in Rechnung gezogen werden muß, ein Nachteil, welcher bei Turbinenbetrieb fortfällt, so ist doch zu erwarten, daß bei geringeren Geschwindigkeiten die Aktionsradien der „Lübeck" gegenüber gleichen Schiffen mit Kolbenmaschinen kleiner sein werden. Bei den bisherigen Fahrten im Geschwaderverbande ist auf S. M. S. „Lübeck" ein Mehrverbrauch an Kohlen von etwa 8 Prozent beobachtet worden.

Die Wegstrecke, welche „Lübeck" noch zurücklegt, wenn das Schiff aus der Fahrt „Äußerste Kraft voraus" durch Anstellen der Rückwärtsturbinen auf „Äußerste Kraft zurück" zum Stillstand gebracht wird, ist beträchtlich größer als bei „Hamburg".

Havarien während der Erprobungen.

Havarien, welche das Schiff während der Probefahrten längere Zeit dem Dienste entzogen, sind nur zweimal aufgetreten. In beiden Fällen handelte es sich um ernstere Schaufelbeschädigungen. Im ersten Fall waren in der Hochdruck-Marschturbine die Lauf- und Leitradschaufeln der 11. bis 18. Reihe beschädigt und zum Teil abgebrochen; im zweiten Fall hatten die Schaufeln der zweiten Abstufung der Niederdruck-Marschturbine stark geschliffen und waren zum Teil verbogen. Die Reparaturzeit betrug in beiden Fällen etwa 14 Tage. Das Schiff war jedoch mit den Hauptturbinen betriebsfähig.

Nachdem die Spielräume zwischen den Schaufeln und den Turbinengehäusen bzw. den Laufradmänteln etwas vergrößert worden waren, sind Havarien nicht mehr vorgekommen; diese Vergrößerung hat auf die Wirtschaftlichkeit der Anlage keinen merkbaren Einfluß ausgeübt.

Nach Beendigung der Probefahrten wurden die Turbinen untersucht; hierbei zeigte sich, daß, abgesehen von Schaufelbeschädigungen, hervorgerufen durch Drahtstifte, welche wohl noch vom Guß her in den Gehäusen verblieben waren, nur einige Schaufeln leicht geschliffen hatten. Die Dichtungsringe auf den Laufradmänteln der Rückwärtsturbinen zeigten stellenweise Gratbildungen und waren zum Teil abgeschliffen, auch war ein Ring gebrochen. Die Dichtungsringe an den Wellenaustritten der Rückwärts- und Niederdruck-Hauptturbinen waren abgeschliffen.

Gewicht- und Raumbedarf.

Die gesamte, auf dem kleinen Kreuzer „Lübeck" eingebaute Maschinen- und Kesselanlage, ausschließlich der Hilfsmaschinen für Schiffszwecke, wiegt 609 Tonnen, die entsprechende Anlage des kleinen Kreuzers „Hamburg" 652,7 Tonnen. Das Gewicht der Gesamtanlage „Lübeck" ist demnach um 43,7 Tonnen — also etwa 7 Prozent — geringer als das Gewicht der Anlage auf „Hamburg".

Sieht man von der Kesselanlage ab, welche bei beiden Schiffen angenähert

Digitized by Google

gleich ist, und vergleicht man nur die Maschinenanlagen miteinander, so stellt sich das Gewicht der Turbinenanlage auf „Lübeck", einschließlich der zugehörigen Hilfsmaschinen und des Zubehörs auf etwa 271 Tonnen und dasjenige der Maschinenanlage auf „Hamburg" auf etwa 323 Tonnen. Die Turbinenanlage auf „Lübeck" ist also um etwa 16 Prozent leichter als die Maschinenanlage auf S. M. S. „Hamburg". Hierzu tritt noch die Ersparnis an Gewicht durch Fortfall der über den Kolbenmaschinen erforderlichen Panzerglocke, da die geringere Höhe der Turbinen die glatte Durchführung des Panzerdecks gestattet.

Diese Gewichtsersparnisse an den Maschinen werden an den neueren, im Bau befindlichen Turbinenschiffen wegen der erforderlich gewordenen Verbesserungen wohl nicht mehr erreicht werden.

Die Turbinenanlage einschließlich der zugehörigen Hilfsmaschinen ist auf S. M. S. „Lübeck" in dem gleich großen Raum untergebracht worden, in welchem auf S. M. S. „Hamburg" die Kolbenmaschinen und ihre Hilfsmaschinen stehen. Die bei Kolbenmaschinen mögliche günstige Teilung der Räume durch die günstige Lage eines Querschotts konnte aber nicht innegehalten werden. Dieses Querschott mußte vielmehr auf dem kleinen Kreuzer „Lübeck" um zwei Spantentfernungen weiter nach hinten versetzt werden, wodurch unerwünscht große Räume geschaffen sind.

Sonstige Erfahrungen.

Da bei den Turbinen große hin- und hergehende Massen nicht vorhanden sind, so sind auf „Lübeck" hierauf zurückzuführende Schiffserschütterungen, wie sie bei den Schwesterschiffen beobachtet wurden, nicht aufgetreten. Das Fehlen der Erschütterungen bringt eine ruhige Lage der Geschützrohrmündungen und Visiere sowie der Kompasse mit sich, wodurch ein günstiger Einfluß auf das Schießen und das Kurshalten beim Steuern ausgeübt wird. Auch ist hierdurch die Wohnlichkeit des Schiffes eine bessere geworden. Die tiefe Lage der Turbinen und der Wellen mit Propeller gibt ihnen einen besseren Schutz.

Die Instandhaltungsarbeiten sind bisher weniger umfangreich als bei Kolbenmaschinen gewesen, so daß zu erwarten steht, daß Turbinenschiffe eine größere Fahrbereitschaft haben werden, als Schiffe mit Kolbenmaschinen.

Die Turbinen springen beim Manövrieren stets leicht an. Das letztere ist mit ihnen auch einfacher, weil es sich nur auf das Öffnen und Schließen von Ventilen beschränkt und das Umlegen einer besonderen Umsteuerungsvorrichtung fortfällt. Der beim Manövrieren mit Kolbenmaschinen mitunter auftretende Übelstand der Wasserschläge in den Zylindern tritt bei Turbinen nicht auf, weil diese gegen geringere Mengen mitgerissenen Wassers unempfindlich sind.

Die leichte Beaufsichtigung der Turbinen während des Betriebes, die geringen Instandhaltungs- und Reinigungsarbeiten während des Stilliegens, welche Vorteile sich (wegen des ölfreien Dampfes) auch auf die Kessel, Kondensatoren, Speisewasserreiniger usw. erstrecken, schonen das Maschinenpersonal. Verletzungen des Personals durch hin- und hergehende Maschinenteile sind beim Turbinenbetrieb ausgeschlossen.

Gegen die auf S. M. S. „Lübeck" beobachtete hohe Temperatur und gegen den hohen Feuchtigkeitsgehalt der Luft in den Maschinenräumen wird sich durch verbesserte

Digitized by Google

Lüftung der Maschinenräume sichere Abhilfe schaffen lassen. Eine Verringerung des Personals auf „Lübeck“ gegenüber den Schwesterschiffen war bisher noch nicht angängig. Ob bei dem Turbinenbetrieb die Anforderungen hinsichtlich der Güte, welche zur Zeit an das Maschinenpersonal gestellt werden müssen, herabgesetzt werden können, muß die Erfahrung lehren.

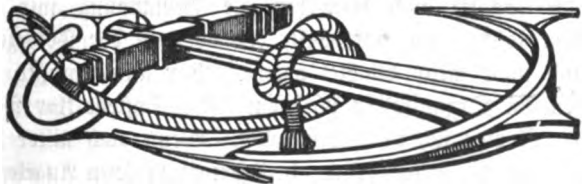
Schluß.

Die Erprobungen des kleinen Kreuzers „Lübeck“ haben ein sehr schätzenswertes Material geliefert. Sie gestatten freilich noch nicht ein endgültiges Urteil, weil die Erfahrungen mit dem Schiff im Geschwaderverbande noch ausstehen, dem das Schiff erst vor kurzer Zeit zugeteilt worden ist. „Lübeck“ ist das erste unserer größeren Kriegschiffe, welches mit einer Turbinenanlage ausgerüstet ist. Wenn ihr auch der hochentwickelten Kolbenmaschine gegenüber noch einzelne Mängel anhaften, die bei jeder Erstausführung auftreten, so kann die Anlage im großen und ganzen doch als eine durchaus gelungene angesehen werden.

In Anerkennung der vielen Vorzüge der Turbinen und zur weiteren Prüfung der wichtigen Turbinenfrage hat die Kaiserliche Marine sich veranlaßt gesehen, inzwischen den kleinen Kreuzer „Ersatz Wacht“ und in neuester Zeit auch den kleinen Kreuzer „Ersatz Comet“ mit Turbinen auszurüsten, trotzdem für Turbinen ein wesentlich höherer Preis gezahlt werden muß als für Kolbenmaschinen. Die späteren Ersparnisse an Wiederinstandsetzungskosten dürften jedoch die Mehrkosten beim Neubau wieder ausgleichen.

Für beide Schiffe sind Parsons-Turbinen gewählt worden, weil andere Turbinensysteme für große Schiffsmaschinenanlagen erst noch in der Entwicklung begriffen sind. Ob die Parsons-Turbinen als alleinige Turbinen für den Antrieb unserer Kriegsschiffe das Feld behaupten werden, soll dahingestellt bleiben, vielleicht werden auch andere Turbinensysteme sich so entwickeln, daß sie in absehbarer Zeit in Wettbewerb mit Parsons-Turbinen treten können.

Veith.



Digitized by Google

Die geschichtliche Entwicklung der japanischen Marine.

(Schluß.)

Die Kaiserlich Japanische Marine vom Jahre 1869 ab.

Bei einer Betrachtung der Entwicklungsgeschichte der Kaiserlich Japanischen Marine bis zur Gegenwart kann man zeitlich zwei Abschnitte unterscheiden, deren Endpunkte gleichzeitig bedeutsame Wendepunkte in ihrer Entwicklung bezeichnen. Jeder derselben endete mit einem Kriege, der gleichsam die Probe auf das bisher Geleistete war und auf dessen Erfahrungen fußend man mit erneuten Anstrengungen an den vergrößerten Ausbau der vorhandenen Streitkräfte heranging. Der erste Zeitraum reicht bis zum Kriege mit China 1894 und umfaßt die Zeit des langsamen, aber stetigen Aufbaues einer modernen Marine und aller dazu gehörigen Hilfsmittel; die siegreichen Seeschlachten dieses Krieges lieferten den Beweis für die Richtigkeit des Weges, den Japan in seiner Flottenentwicklung betreten hatte. An ihn schloß sich die zweite, kürzere Entwicklungsperiode, die aber um so ernster und erschöpfender ausgenutzt wurde, da man sich für den unvermeidlichen Kampf gegen Rußland vorzubereiten hatte, einen Kampf, dessen Entscheidung nur durch eine bis ins kleinste wohl gerüstete Flotte herbeigeführt werden konnte. Nachdem auch in diesem Kriege die japanische Marine die Probe so glänzend bestanden, ist ihre Entwicklung zwar zu einem vorläufigen Abschluß gebracht, aber mit doppeltem Eifer ist Japan jetzt bemüht, die in Ostasien errungene Vorherrschaft für alle Zeiten zu erhalten und dazu seine Seemacht so zu verstärken, daß es gegebenenfalls den Kampf mit keiner Großmacht zu scheuen braucht. Nach diesem allgemeinen Überblick soll zu den Entstehungsjahren der Kaiserlich Japanischen Marine zurückgekehrt werden.

Nachdem der Kern einer japanischen Flotte im Jahre 1869 unmittelbar nach Beendigung des Bürgerkrieges geschaffen worden war, wurde im Jahre 1870 offiziell von der Regierung die Gründung einer Kaiserlichen Marine beschlossen, so daß also die Kaiserlich deutsche und die japanische Marine auf dieselbe Entwicklungszeit zurückblicken. Alle Daimios mußten damals ihre Schiffe dem Mikado ausliefern, der sie abschätzen und entsprechend bezahlen ließ. Erstere stellten allerdings bei der Übergabe die Bedingung, daß die Schiffe auch fernerhin die Bemannung nur aus ihren alten Lehensstaaten nehmen sollten, ein Vorbehalt, der aber in der Folgezeit bald in Vergessenheit geriet und nicht mehr beachtet wurde. Vor allem mußte sich jetzt die Regierung bei der weiteren Organisation über ein festes System klar werden, nach dem die Entwicklung der Marine sich vollziehen sollte. Wenn auch unter der Schogunats-Regierung die Holländer die ersten Lehrer in marinetechnischen Angelegenheiten gewesen waren, so hatte man doch in Japan damals bereits erkannt, daß England und Amerika die in Technik und Schiffbau am weitesten vorgeschrittenen Nationen waren, und so schwankte die Regierung nur noch, welches von diesen beiden Ländern sie als Vorbild bei der Schaffung einer Marine wählen sollte. Man entschied sich für England und begann sofort, die Marine planmäßig nach englischem Muster zu organisieren. Zuerst wurde für die Heranbildung eines Stammes geschulten Personals Sorge getragen,

Digitized by Google

und bereits im Dezember 1870 stellte die Regierung einen verabschiedeten englischen Offizier, Leutnant Hawes, als ersten Instrukteur für die Flotte an. Eine alte Korvette wurde ihm überlassen, die er nach dem Muster eines englischen Kriegschiffes einrichten sollte. Hawes fand das Schiff nur mit Mannschaften eines Stammes besetzt, es war in einem außerordentlich verwahrlosten Zustande; der Dienst, die Kleidung und Verpflegung der Besatzung waren nicht einheitlich geregelt, Ausrüstung und Bestückung nicht in Ordnung, die Geschütze nie von ihren Plätzen bewegt. Als erstes befahl Hawes, daß die Besatzung gewechselt und das Schiff von Leuten verschiedener Stämme besetzt werde, da er erklärte, nur dann könne sich die Regierung auf das Personal ihrer Flotte verlassen. Darauf wurde das ganze Schiff gründlich gereinigt und nach europäischem Muster mit Backen, Hängematten, Backsgeschirr, Kleiderkisten ausgerüstet. Auch für Uniformen, die möglichst den englischen angepaßt waren, wurde gesorgt, und jeder Mann neu eingekleidet. Die Besatzung wurde dann in die verschiedenen Rangklassen, Unteroffiziere und Mannschaften eingeteilt, die Routine aufgestellt und erst jetzt, nachdem alles dies geregelt war, mit der Geschützausbildung begonnen. Wohl hatte Hawes manche Schwierigkeiten zu überwinden, insbesondere waren es die kleinen Eifersüchteleien zwischen den Leuten der verschiedenen Stämme, die niedergehalten werden mußten; auch manche Offiziere mußten ausgewechselt werden; aber unermüdliche Ausdauer und Beharrlichkeit sicherten schließlich den Erfolg, und die Ausbildung machte von Tag zu Tag sichtliche Fortschritte. Nach einem halben Jahre wurde das Schiff besichtigt, und der Vergleich mit seinem früheren Zustande und dem der ganzen übrigen Flotte fiel so sehr zugunsten der neuen Einrichtungen aus, daß das Marinedepartement sofort den Beschluß faßte, das englische System für fest anzunehmen und alle übrigen Schiffe mit der Zeit nach dem Musterschiff von Hawes einzurichten. Von jetzt ab wurde Englands Einfluß bei der Entwicklung der japanischen Marine vorherrschend, und vor allem erfolgte die Heranbildung des Offiziersatzes fernerhin ganz nach englischem Muster.

An die schon unter der Schogunats-Regierung in Nagasaki gegründete Marineschule, die im Jahre 1866 nach Tokio verlegt worden war, wurde 1873 nach Vereinbarung mit der Admiralität in London ein Stab aktiver englischer Seeoffiziere und Ingenieure als Instrukteure berufen. Unter ihnen befand sich Commander A. S. Douglas, der jetzige Admiral Sir Archibald Douglas. Anfangs hatte jeder Staat, je nach der Größe, das Recht gehabt, fünf, vier oder drei Kadetten anzunehmen; dies System wurde jetzt abgeschafft, und die Kadetten wurden im ganzen Lande überall zur Eintrittsprüfung zugelassen, nach deren Bestehen ihre Einberufung erfolgen konnte. Die Marineschule war ganz nach englischem Muster eingerichtet, für den praktischen Unterricht wurde 1870 das kleine Kanonenboot „Tschiyoda" — bei Hakodate erbeutet — der Schule zugeteilt. Mehrere japanische Seekadetten wurden damals auch zu ihrer Ausbildung an Bord von Schiffen des englischen Geschwaders kommandiert und zeichneten sich allgemein durch ihre Lernbegierde und schnelle Auffassungsgabe aus.

Hand in Hand mit der sachgemäßen Heranbildung eines geeigneten Offizier- und Mannschaftsersatzes ging die Sorge der Kaiserlichen Regierung für die Vergrößerung und den Ausbau der Werften, um sich vor allen Dingen möglichst schnell vom Einfluß der Ausländer frei zu machen, wie überhaupt Japan bei seiner ganzen Entwicklung

Digitized by Google

stets ängstlich bemüht war, die Europäer, sobald man ihre Kenntnisse sich angeeignet, von sich abzuschütteln, um nicht von ihnen abhängig zu bleiben. Die unter der Schogunats-Regierung gegründeten Werften in Nagasaki und Yokosuka wurden von der kaiserlichen Regierung übernommen und bedeutend vergrößert. In Tategami bei Nagasaki wurde ein großes Trockendock gebaut und die Werft weiter ausgedehnt. Sie blieb bis 1884 in den Händen der Regierung und wurde dann an die Mitsu-Bischi-Firma verkauft, unter deren Verwaltung sie seitdem zu einer der bedeutendsten Schiffswerften des fernen Ostens herangewachsen ist. Die Werft in Yokosuka, die von der Regierung halb vollendet übernommen worden war, wurde ausgebaut, und entwickelte sich in kurzer Zeit zur größten Regierungs-Schiffswerft in Japan. 1874 errichtete die Regierung eine neue Werft in Kobe, die hauptsächlich Reparaturzwecken dienen sollte, aber gleichfalls 1884 in Privatbesitz überging.

Was nun den Schiffbau selber anging, so war naturgemäß die heimische Industrie damals noch nicht imstande, den wachsenden Bedürfnissen gerecht zu werden, zumal sich die Wirkung der Reform- und Fortschrittspolitik der Regierung sofort in einem überaus schnellen Aufschwung von Handel und Schiffahrt bemerkbar machte. So kamen bis Mitte der 70er Jahre alle Dampfer, die zur Güterbeförderung verwendet wurden, vom Ausland, bis man allmählich anfing, kleine Dampfer aus Holz in Tokio und Hakodate zu bauen. In Nagasaki wurde 1876 der erste größere Dampfer, „Kosuge-Maru", von 1500 Tonnen, gebaut. Im Kriegschiffbau blieb die japanische Marine für lange Zeit noch vom Ausland abhängig, und hierbei zeigten sich besonders deutlich die verderblichen Folgen jener Absperrungspolitik des Landes, die eine vorbereitende Entwicklung der Schiffbauindustrie unmöglich gemacht hatte. Während man in Deutschland, nachdem einmal die Kaiserliche Marine geschaffen und ihre Weiterentwicklung durch feste Pläne für die Zukunft verbürgt war, nach wenigen Jahren bereits imstande war, alle für damalige Zeit modernsten Schiffe auf heimischen Werften zu bauen, — die auch nicht länger als die japanischen bestanden, — wurden in Japan erst vergangenes Jahr die ersten Linienschiffe und Panzerkreuzer auf inländischen Werften auf Stapel gelegt. Man muß allerdings dabei auch berücksichtigen, daß, während in Deutschland bereits Anfang der 70er Jahre eine hochentwickelte Eisenindustrie bestand, in Japan zu dieser Zeit noch alle Werke und Anlagen zur Gewinnung und Verarbeitung des für den Schiffbau notwendigen Materials fehlten.

Der Schiffsbestand der Kaiserlichen Marine beschränkte sich im ersten Jahrzehnt ihrer Geschichte in der Hauptsache noch auf die von den verschiedenen Stämmen übernommenen Schiffe. Im Jahre 1872 zählte die Marine zwei Panzerkorvetten von 1800 Tonnen bzw. 1500 Tonnen, vier Holzkorvetten von durchschnittlich 1000 Tonnen, acht hölzerne Kanonenboote von 300 Tonnen, fast alle in England gebaut, da man erst 1876 in Yokosuka anfing, das erste Kriegschiff, ein hölzernes Kanonenboot, zu bauen. Unter diesen Schiffen waren noch die Veteranen der alten Schogunats-Marine, so die beiden Panzerkorvetten „Azuma" und „Ryujo", ferner findet man unter den von den Daimios ausgelieferten Schiffen Namen, deren jetzige Träger im letzten Kriege viel genannt wurden, so z. B. „Nischin" und „Kasuga", deren Namensschiffe zwei Holzschoner waren, die ehemals den Daimios von Saga und Kagoschima gehörten und 1869 dem Mikado übergeben wurden.

Digitized by Google

An den politischen Ereignissen des Landes nahm die Marine in dem ersten Jahrzehnt ihrer Entwicklung wenig Anteil, obwohl gerade die Zeit von 1870 bis 1880 Japan noch schwere innere Unruhen brachte, da die energischen Reformen der kaiserlichen Regierung von den Daimios, die jetzt ihre Selbständigkeit völlig, ihre Bedeutung immer mehr verloren, mit anhaltendem Widerwillen beobachtet wurden. Im Frühjahr 1874 beteiligte sich die Marine an der Strafexpedition nach Formosa, wo die barbarischen Inselstämme ein bis dahin ungestörtes Seeräuberunwesen getrieben hatten. General Saigo wurde mit 15 000 Mann zur Durchführung dieser Aufgabe bestimmt. Da Japan damals noch keine eigenen Dampfer besaß, auf denen der Transport dieser Truppenmacht möglich gewesen wäre, wurden fremde Dampfer gekauft, die unter Bedeckung von Kriegsschiffen die Truppen übersetzten. Erst nach langjährigen Kämpfen erreichte General Saigo Ende Oktober 1874 durch Vermittlung Chinas einen für Japan günstigen Friedensvertrag. In das folgende Jahr fällt eine kleine kriegerische Aktion eines japanischen Schiffes, die, wenn auch nur unbedeutend, doch zeigt, wie schon damals jeder japanische Kommandant von der Notwendigkeit entschlossenen Handelns im richtigen Augenblick erfüllt war. Im September 1875, als die Beziehungen zwischen Japan und Korea wieder einmal sehr gespannt waren, hielt sich das japanische Vermessungsschiff „Unyokwan" an der Mündung des Han-Flusses in Korea auf, als das Fort Eiso an der Hafeneinfahrt von Ninsen plötzlich das Feuer auf das Schiff eröffnete. Der Kommandant erwiderte sofort das Feuer, schiffte später das Landungskorps aus, erstürmte das Fort und die Stadt, wobei er 36 Geschütze erbeutete und eine große Anzahl Koreaner tötete.

1877 hatte die Kaiserliche Regierung ihre schwerste Krisis zu bestehen, indem sie noch einmal mit dem Feudalismus um ihre Existenz zu kämpfen hatte. Anfang Januar brach ein lang vorbereiteter Aufstand aller Unzufriedenen in der Provinz Satsuma aus, an dessen Spitze General Saigo stand, der auf Kiuschiu ein 30 000 Mann starkes Heer gesammelt hatte. Erst nach einem 7 Monate dauernden, überaus verlustreichen Kriege konnte das tapfere Heer Saigos überwunden werden. Er selbst fiel im Kampfe, und es gelang der Regierung nur mit schweren Opfern, diesen letzten Ausbruch lehensstaatlicher Herrschsucht zu unterdrücken. Die Marine wurde durch diesen Aufstand zwar auch in ihrer ruhigen Entwicklung gestört, nahm aber im übrigen keinen Anteil an irgend welchen kriegerischen Unternehmungen. Von jetzt ab erfreute sich Japan bis zum Jahre 1894 einer friedlichen Entwicklung, und so wurde Zeit gewonnen, um in dem gleichsam über Nacht modern gewordenen Staatswesen die neuen Verhältnisse und Einrichtungen befestigen und entwickeln zu können, — eine Zeit ruhiger Arbeit, die für eine gesunde Entwicklung der Marine von ausschlaggebender Bedeutung war, und deren voller Ausnutzung es zuzuschreiben war, daß die japanische Flotte kriegsbereit in den Kampf mit China eintreten konnte.

Von der Marineverwaltung wurde diese Zeit benutzt, um den Ausbau der Flotte durch feste Baupläne für die Zukunft sicherzustellen. Das erste Flotten-Bauprogramm war bereits im Jahre 1875 aufgestellt worden, aber infolge des Satsuma-Aufstandes und der damit verbundenen Unruhen nicht zur Ausführung gekommen. Es hatte den Bau von einem Linienschiff und zwei großen Kreuzern vorgesehen. Nach dem Aufstand wurde es verwirklicht, und Ende 1877 lief von diesen Schiffen „Fuso"

Digitized by Google

auf der Werft Samuda Brothers in England von Stapel. Es war ein Linienschiff 2. Klasse von 3700 Tonnen, einer Bestückung von einer 24 cm-, zwei 17 cm-Krupp-Geschützen, hatte 3500 indizierte Pferdestärken und eine Geschwindigkeit von 13 Seemeilen. Die beiden Kreuzer wurden in den Jahren 1877/78 in England gebaut und hatten eine Wasserverdrängung von 2500 Tonnen, eine Bestückung von drei 17 cm- und vier 15 cm-Krupp-Geschützen und eine Geschwindigkeit von 13 Seemeilen. Das erste in Japan selbst vollendete größere Kriegsschiff lief 1882 auf der Werft von Yokosuka von Stapel. Es war der noch aus Holz gebaute kleine Kreuzer „Kaimon" von 1400 Tonnen, mit einer Bestückung von acht 12 cm-Krupp-Kanonen und mit einer Geschwindigkeit von 12 Seemeilen bei 1200 indizierten Pferdestärken. Bei diesem Schiff war außerdem zum erstenmal die Maschine, eine liegende Compoundmaschine, im Inlande hergestellt worden. Als Schwesterschiff des „Kaimon" wurde im folgenden Jahre in Yokosuka der kleine Kreuzer „Tenriu" vollendet. Nachdem der Schiffbau in Japan soweit fortgeschritten war, daß man hölzerne Kriegsschiffe bauen konnte, wurden im Jahre 1885/86 die ersten Kompositschiffe im eigenen Lande konstruiert. Es waren die kleinen Kreuzer „Yamato", „Katsuragi" und „Muschaschi" von 1500 Tonnen, einer Bestückung von zwei 17 cm-, sechs 12 cm-Krupp-Geschützen, 1600 indizierten Pferdestärken und einer Geschwindigkeit von 14 Seemeilen. Sie waren alle, wie die vorher erwähnten kleinen Kreuzer, noch mit Barktakelage versehen.

Während die Marineverwaltung so bemüht war, die eigene Schiffbauindustrie allmählich zu entwickeln, versäumte sie es nicht, auch fernerhin im Auslande größere, moderne Schiffe bauen zu lassen und ihre Flotte durch den Ankauf der neuesten Schiffe stets auf der Höhe zu halten. Im Frühjahr 1885 liefen in Elswick die beiden ersten Panzerdeckkreuzer „Naniwa" und „Takatschio" für die japanische Marine von Stapel, die damals wegen ihrer starken Bestückung und Panzerung für die stärksten Schiffe ihrer Klasse in allen Marinen gehalten wurden. Sie hatten eine Wasserverdrängung von 3700 Tonnen, waren aus Stahl gebaut, ihre Hauptgeschütze waren je zwei 25,4 cm-Krupp-K. und sechs 15 cm-K., ihr Panzerdeck war 75 mm stark. „Naniwa" zeichnete sich im chinesisch-japanischen Kriege unter dem Kommando des damaligen Kapitäns zur See Togo, des jetzigen Admirals, mehrfach aus. Sie war das Schiff, welches den ersten Schuß, noch vor der Kriegserklärung, bei Asan auf zwei einen Truppentransport begleitende chinesische Kriegsschiffe feuerte, von denen das eine infolge einer Ruderhavarie auf die japanische Linie hin ausgeschoren war und dadurch den Eindruck eines beabsichtigten Angriffs hervorgerufen hatte. Am selben Tage bohrte sie einen chinesischen Transportdampfer mit englischer Besatzung und unter Führung eines Kapitäns der englischen Handelsmarine in den Grund, ein Ereignis, das damals in Europa und besonders in England große Erregung hervorrief, obwohl sich durch die später eingeleitete Untersuchung unzweifelhaft ergab, daß Kapitän zur See Togo zu seinem Vorgehen vollkommen berechtigt gewesen war. An den späteren Schlachten an der Yalu-Mündung und bei der Einnahme von Weihaiwei nahm sie ebenfalls rühmlichen Anteil.

Das erste in Japan aus Stahl gebaute Kriegsschiff lief im Jahre 1887 in Yokosuka von Stapel. Es war ein kleines Kanonenboot von 600 Tonnen, war aber in Yokosuka nur zusammengesetzt worden, da die fertigen Platten alle noch wegen des

Digitized by Google

Mangels einer eigenen Industrie aus England bezogen werden mußten. Erst im folgenden Jahre waren die japanischen Fabriken imstande, die Stahlplatten herzustellen, und der kleine Kreuzer „Takao" von 1800 Tonnen war das erste, ganz im eigenen Lande gebaute stählerne Kriegsschiff. Während die japanische Marine bis Ende der 80er Jahre die Geschütze fast alle von Krupp bezogen hatte, wurden von jetzt ab die 15 cm- und 12 cm-SK. in Elswick bestellt und die schweren Geschütze, wohl unter dem Einfluß des damaligen Chefkonstrukteurs der Marine, des Franzosen Bertin, bei Canet. Seit 1900 liefert England aber auch die schweren Geschütze, die aus den Fabriken von Vickers bezogen werden. Auf die Anregung Bertins hin gab die Regierung in den Jahren 1889 bis 1892 drei Kriegsschiffe französischen Werften in Auftrag, über denen aber ein eigenes Mißgeschick zu walten schien. Das erste erreichte nie seinen Bestimmungsort und kenterte wahrscheinlich in einem Taifun, das zweite ging in der China-See verloren. Nach diesen Mißerfolgen bestellte Japan alle übrigen Schiffe wieder in England, und bis zum Kriege mit China erhielt die Marine noch durch mehrere auf englischen Werften gebaute Schiffe Zuwachs, unter denen sich auch das erste mit Wasserrohrkesseln (Belleville) versehene Schiff aller Marinen, der Kreuzer „Tschiyoda" von 5600 Tonnen, befand.

Als 1893 vor Beginn des damals schon als unvermeidlich erkannten Krieges gegen China die Regierung eine Verstärkung der Flotte forderte und dem Parlament das erste Flottengesetz, das den Bau von zwei erstklassigen Linienschiffen und einem großen Kreuzer verlangte, vorlegte, erhob sich sowohl im Parlament als auch in der japanischen Presse eine heftige Opposition gegen diese Forderungen und gegen die Flottenbewegung überhaupt. Man griff die Maßnahmen der Regierung zur Vergrößerung der Marine an, erklärte, daß das Personal der Flotte nicht auf der Höhe der Leistungsfähigkeit anderer Marinen stehe, das Material nicht vollwertig sei. Kurz es waren die Anklagen, wie sie fast jeder Regierung vorgehalten werden, die sich im Bewußtsein ihrer Verantwortung gegenüber kommenden Gefahren durch Vermehrung ihrer militärischen Verteidigungsmittel möglichst stark rüsten will. Wie in Preußen vor dem Kriege 1866 die Opposition die von der Regierung beantragten Mittel für die Heeresverstärkung nicht bewilligte, so verweigerte auch die Volksvertretung in Japan 1893 die für eine Vermehrung der Flotte beantragten Gelder. Der Reichstag wurde aufgelöst, aber wie damals in Preußen, so waren auch jetzt in Japan die leitenden Staatsmänner sich ihrer Verantwortung voll bewußt, und trotz der Nichtbewilligung im Parlament wurde die Ausführung des Flottengesetzes in Angriff genommen und der Bau der Schiffe vergeben. Durch einen Kaiserlichen Erlaß vom 10. Februar 1893, in dem unter Bezugnahme auf die Forderungen für die Marine der bedeutungsvolle Satz vorkommt: „Was nun die Vorkehrungen für den Schutz des Landes betrifft, so kann die Vernachlässigung eines einzigen Tages eine jahrhundertelange Reue verursachen," wurden sämtliche Beamten aufgefordert, für 6 Jahre ein Zehntel ihres Gehaltes zu opfern, um das für die Flotte notwendige Geld aufzubringen, wobei der Mikado selbst 300 000 Yen jährlich beizusteuern sich bereit erklärte.

Bevor aber die Schiffe vollendet waren, brach der Krieg mit China aus und bewies allen Gegnern einer starken Marine klar und deutlich, wie notwendig eine starke Flotte zur Verteidigung des Vaterlandes sei, und zeigte ferner die Grundlosigkeit aller Angriffe, die

Digitized by Google

man vor dem Kriege gegen Personal und Material der Flotte erhoben hatte. Ebenso wie man in Preußen nach dem Kriege gegen Österreich die überlegene Vorsorge der Regierung anerkannt hatte, so bewilligte auch in Japan das im Herbst 1894 einberufene Parlament ohne Widerspruch die vorher abgeschlagenen Regierungsforderungen für die Flotte. Auf die einzelnen Ereignisse dieses kurzen Krieges gegen China einzugehen und den entscheidenden Anteil der Flotte an dem glücklichen Ausgang näher zu beschreiben, ist hier nicht der Platz. Es mag genügen, darauf hinzuweisen, daß schon damals sich die Marine allen an sie herantretenden Anforderungen gewachsen zeigte und den offenkundigen Beweis erbrachte, daß die bis dahin geleistete Arbeit nicht umsonst getan und der bei der Entwicklung der Marine eingeschlagene Weg der richtige gewesen war. Bei Ausbruch des Krieges hatte die japanische Flotte aus 32 Kriegsschiffen und 23 Torpedobooten mit einem Gesamttonnengehalt von 63 000 Tonnen bestanden, der Zuwachs nach dem Kriege durch gewonnene chinesische Schiffe betrug nur zwei ältere Panzerschiffe, drei kleine Kreuzer und sechs Kanonenboote mit einem Gesamttonnengehalt von 15 000 Tonnen, die aber alle infolge ihres Alters und verwahrlosten Zustandes nur geringen Gefechtswert besaßen. Außerdem liefen dann im Frühjahr 1896 die vor dem Kriege in England in Auftrag gegebenen beiden großen Linienschiffe „Fuji“ und „Yaschima“ (12 500 Tonnen) von Stapel, ein Jahr später der nach dem Flottengesetz in Yokosuka gebaute Kreuzer „Akaschi“ (3000 Tonnen), so daß die Marine bereits kurz nach dem Kriege über 58 Schiffe und Fahrzeuge mit einem Tonnengehalt von 124 329 Tonnen verfügte.

Nach dem Frieden von Schimonoseki war es den leitenden Staatsmännern klar, daß es nur noch eine Frage der Zeit sei, wann der endgültige Entscheidungskampf gegen Rußland ausgefochten werden müsse. Da in diesem Falle der Flotte die ausschlaggebende Tätigkeit vorbehalten war, mußten alle anderen Rücksichten und Erwägungen vor der Lebensfrage der Vergrößerung und Verstärkung der Marine zurücktreten. In diesem zweiten Entwicklungsabschnitt der japanischen Marine, der dem Kriege gegen Rußland vorangeht und den man eigentlich nur als einen stillschweigenden Waffenstillstand bezeichnen kann, fand die Regierung Japans bei allen ihren Flottenbestrebungen das volle Verständnis und die tatkräftigste, aufopferungsstärkste Unterstützung des ganzen Volkes. Es wurde damals von der Marineverwaltung für notwendig gehalten, die Anzahl der zu fordernden Schiffe und die Zeit ihrer Fertigstellung durch ein bestimmtes Bauprogramm festzulegen und sie nicht von der jährlichen Bewilligung durch die Volksvertretung abhängig zu machen. Die Gründe für dieses Vorgehen bestanden wohl mehr in der dadurch besser verbürgten Übersicht und Sparsamkeit im Bau und in der Berechnung und Heranbildung des notwendigen Personalersatzes, als darin, daß bei einer jährlichen Bewilligung eine Ablehnung der Regierungsforderung infolge kurzsichtiger Parteipolitik hätte befürchtet werden müssen; denn dafür war das Verständnis für die Anforderungen der politischen Lage und die Notwendigkeit einer starken Flotte dem ganzen Volke durch die mit verhaltenem Grimm ertragene Demütigung von Schimonoseki zu klar geworden. Nach eingehenden Überlegungen wurde im Frühjahr 1896 ein Flottenprogramm aufgestellt und ohne Widerspruch vom Parlament angenommen, das, abgesehen von Torpedobooten und Spezialschiffen, den Bau folgender Schiffe festsetzte:

vier Linienschiffe von 15 200 Tonnen („Mikasa“-Klasse),

Digitized by Google

sechs Panzerkreuzer von 9500 Tonnen („Yakumo"-Klasse),
drei kleine Kreuzer von 3400 Tonnen („Takasago"-Klasse).

Alle diese Schiffe liefen von 1896 bis 1902 von Stapel, so daß Japan bereits im Jahre 1903 eine Marine besaß, die, wenn auch noch nicht an Zahl, so doch an Material und in mancher anderen Beziehung ersten Ranges war. Die Gefahr eines Krieges mit Rußland war aber damals bereits so drohend, daß eine sofortige weitere Vermehrung der Flotte für unbedingt notwendig gehalten wurde. Trotzdem das Land sich infolge der bedeutenden Ausgaben der letzten Jahre für militärische Zwecke in einer sehr ungünstigen Finanzlage befand, wurde, nachdem 1902 das Parlament infolge Ablehnung der Regierungsforderungen aufgelöst war, ein neues Flottengesetz am 7. Juni 1903 angenommen, das den Bau von drei Linienschiffen, drei Panzerkreuzern und zwei kleinen Kreuzern, die bis 1913 fertiggestellt sein sollten, forderte. Der nahe bevorstehende Krieg verursachte aber eine Änderung des Programms und eine bedeutende Beschleunigung der Rüstungen. Zunächst wurden 1903 zwei in Italien gebaute argentinische Panzerkreuzer angekauft und mit den an zwei Veteranen der japanischen Flotte erinnernden Namen „Kasuga" und „Nischin" kurz nach Ausbruch des Krieges der japanischen Flotte einverleibt. Das bewilligte Flottengesetz erfuhr insofern eine Änderung, als nur die beiden Linienschiffe von 16 600 Tonnen bei Armstrong und Vickers in Bau gegeben wurden, unter der Bedingung, daß sie in 27 Monaten dienstbereit seien. Es folgen nun die Ereignisse unserer Tage, die zu schildern nicht der Zweck vorliegender Arbeit sein kann, deren Aufgabe vielmehr, streng genommen, schon mit dem Kriege gegen China und dem ersten Flottengesetz vom Jahre 1896 ihr Ende gefunden hatte; denn von diesem Zeitpunkt an war die eigentliche Entwicklung der japanischen Marine beendet, sie hatte in der Verteidigung des Vaterlandes zur See ihre Daseinsberechtigung bewiesen, und das bald darauf angenommene Bauprogramm hatte ihren planmäßigen Ausbau für die nächsten Jahre sichergestellt.

Nach Beendigung des Krieges mit Rußland, aus dem die Marine erprobt und reich an unschätzbar wertvollen Erfahrungen hervorgegangen, ist das Schicksal des Landes jetzt und für alle Zeiten so eng mit der Tüchtigkeit und Stärke der Marine verknüpft, daß für Japan ihre kriegsbereite Erhaltung und Entwicklung nur ein Gebot der Selbsterhaltung ist. Es war daher eine der ersten Maßnahmen der japanischen Regierung nach dem Friedensschluß, für eine weitere Vergrößerung der Marine Sorge zu tragen. Abgesehen von den genommenen oder gehobenen russischen Schiffen, die einen mehr als ausreichenden Ersatz für die im Kriege verlorenen japanischen Schiffe, zum Teil sogar einen recht wertvollen Zuwachs bilden, sind heute die vor dem Kriege in England bestellten Linienschiffe „Katori" und „Kaschima" vollendet und nach Japan übergeführt, außerdem befinden sich zur Zeit zwei Linienschiffe von 19 000 Tonnen, „Satsuma" und „Aki", und vier Panzerkreuzer von etwa 14 000 Tonnen, „Tsukuba", „Ikoma", „Kurama" und „Ibuki", auf den Werften von Yokosuka und Kure in Bau, die während des Krieges und kurz nachher begonnen und von denen bereits „Satsuma" und die beiden ersten Kreuzer von Stapel gelaufen sind. Ferner ist der Bau von zwei weiteren Linienschiffen von 21 000 Tonnen sowie von einem Panzerkreuzer ebenfalls auf einheimischen Werften geplant, so daß die japanische Marine heute schon unter den

Digitized by Google

Marinen der Welt an fünfter Stelle steht und von Jahr zu Jahr ein immer stärkeres Hilfsmittel japanischer Weltmachtspolitik werden wird.

Bei einem Rückblick auf die ganze Entwicklungsgeschichte der japanischen Marine erstaunt man vor allem über die kurze Zeit, in der sie sich vollzogen hat. Wenn man aber bedenkt, daß unsere maritimen Bestrebungen und unsere Seemacht, die doch einen Vergleich mit Japans Seestreitkräften keineswegs zu scheuen braucht, auch nicht älter ist, so verliert diese Entwicklung viel von ihrem Nimbus, der überdies zum größten Teil auf der mangelhaften Kenntnis der japanischen Geschichte beruht. Man geht dabei gewöhnlich von der Ansicht aus, daß Japan, als es zum erstenmal mit Europa in Berührung gekommen ist, ein völlig unzivilisiertes, auf einer niedrigen Bildungsstufe stehendes Land gewesen sei, während es doch in Wirklichkeit eine soweit ausgebildete nationale Kultur besaß, daß es die europäischen Einrichtungen unter Verzicht auf unwichtige Einzelheiten in ihren Hauptsachen zu erkennen und in sich aufzunehmen vermochte, wobei es ferner den Vorteil hatte, daß sein Volk mit logischer Gründlichkeit im Denken entschiedene Ausführung im Handeln zu verbinden weiß. So wie Japan die konstitutionelle Verfassung, Recht und Gesetz, Erziehungs- und Unterrichtswesen von Europa ohne Schwierigkeiten annehmen und sich völlig zu eigen machen konnte, so hat es auch verstanden, sich nach europäischem Vorbild in kurzer Zeit eine moderne Marine zu schaffen. Trotz alledem wäre aber diese Entwicklung der japanischen Marine nicht möglich gewesen, wenn nicht die angeborene Liebe des Volkes zur See, die wohl für einige Zeit gewaltsam zurückgehalten, nie aber unterdrückt werden konnte, eine feste Grundlage gegeben hätte, auf der aufbauend europäische Erziehung solche Erfolge wohl erreichen konnte; und weiterhin muß man bedenken, daß Ende der 60er Jahre, als die eigentliche Schöpfung einer modernen Marine in Japan erst begann, in den Flotten der einzelnen Lehensstaaten bereits ein Anfang vorhanden war, der dem Schiffs- und Mannschaftsbestand in den Anfangszeiten unserer Marine sicher nicht viel nachstand. Vergleicht man die politischen Verhältnisse Japans und Deutschlands in den Jahren, in denen ihre Marinen entstanden, so wurden beide zwar in Zeiten großer innerer und äußerer Kämpfe geschaffen, konnten dann aber ihren Ausbau in langen Friedensjahren vollenden, die in Deutschland nicht gestört, in Japan aber durch zwei Kriege unterbrochen wurden, die jedesmal eine Probe und einen Abschluß für das bisher Geleistete bildeten und dem Volke die Notwendigkeit einer starken Flotte von neuem ernst und eindringlich vor Augen führten. Die japanische Marine blickt zwar nicht auf Traditionen zurück, wie sie England in der Jahrhunderte alten Geschichte seiner Marine, wie sie unsere Armee in den Heldentaten ihrer Regimenter besitzt, aber dafür hat sich ihre Entwicklung so folgerichtig vollzogen, daß man sich auch ohne das Vorhandensein einer großen Vergangenheit ihr überaus schnelles Emporblühen und ihre heutige Stärke wohl erklären kann. Ist sie doch anderseits durch das Fehlen einer Tradition auch bei ihrer Entwicklung von allen Fesseln überkommener Vorurteile, eingelebter Gewohnheiten frei gewesen. Sie konnte sich auf jedem Gebiet des Schiffbaues und der Technik das Erprobteste und Modernste auswählen und dann nutzbringend einführen. Während andere Marinen erst mühsam Versuche anstellten, die Offiziere sich den schnell sich vervollkommnenden Erfindungen der Neuzeit anzupassen lernen mußten, wuchs der japanische

Digitized by Google

Seeoffizier mit den modernen Schiffen heran, brauchte nur neu zu lernen, wo andere mühsam umlernen mußten.

Es würden sich wohl noch mehr Gründe finden lassen, die diese in wenigen Jahrzehnten vollendete Schöpfung der japanischen Marine zu erklären vermöchten, aber man darf dabei nicht vergessen, daß es in letzter Linie die Imponderabilien gewesen sind, die, in der Natur des Volkes liegend, bei Schaffung dieses Werkes eine erhebliche Rolle gespielt haben. Nur Männer, in denen alle edlen Tugenden, Liebe zum angestammten Herrscherhause, tatkräftiger Pflichteifer und strenge Selbstzucht vereinigt waren, vermochten unter Führung eines weitschauenden Herrschers und seiner genialen Staatsmänner in einem Menschenalter dieses Werkzeug moderner Staatsmacht aufzubauen. Jene Eigenschaften des japanischen Volkes bieten aber auch für die Zukunft die Gewißheit, daß Japan bei dem Ausbau seiner Marine an keinen Stillstand denkt, sondern mit unermüdlichem Eifer an ihrer Vergrößerung und Stärkung weiterarbeiten wird. Wie ernst dieser Gedanke die verantwortlichen Männer in Japans Marine erfüllt, zeigt am deutlichsten der Erlaß des Admirals Togo an die siegreiche Flotte, der mit dem bedeutungsvollen Hinweis auf die zukünftigen Aufgaben der Marine warnend schließt: „Nach dem Siege binde den Helm fester!“

Firle.

Digitized by Google

Unglücksfälle auf Unterseebooten.

Eine Liste der während der letzten 4 Jahre vorgekommenen Unglücksfälle auf Unterseebooten gibt der „Nauticus 1906". Wir finden hier außer vier schweren Katastrophen eine größere Anzahl von Fällen geringerer Bedeutung, welche sämtlich entweder durch Kollision oder Explosion entstanden, beide also auf technische Unvollkommenheiten entweder der Sehapparate oder der Maschinenanlage in letzter Linie zurückzuführen sind. Bei den vier dort verzeichneten schweren Katastrophen besteht die Ursache einmal — bei „A 5" — wiederum in einer Gasolinexplosion, während die drei anderen Boote — „Delfin", „A 8" und „Farfadet" — durch Vollaufen sanken; dies Sinken war dann jedesmal mit einer oder mehreren durch elektrolytische Zersetzung des eingedrungenen Seewassers hervorgerufenen Explosionen verbunden.

Die drei letztgenannten Fälle, welche sich nicht wohl auf Mängel technischer Natur zurückführen lassen, sind deshalb besonders geeignet, das Interesse des Seeoffiziers auf sich zu ziehen.

„Delfin" sank am Kai der Baltischen Werft in St. Petersburg gelegentlich einer Versenkübung, wie sie die Russen zur Gewöhnung ihres Personals an den Aufenthalt unter Wasser vorzunehmen pflegen. Beteiligt waren außer dem Kommandanten 2 Offiziere und 33 Mann. Der im Boot befindliche Kommandant befahl, ehe alle Leute eingestiegen waren, zu fluten und die Luken zu schließen, wogegen der an Oberdeck oder an Land befehligende Offizier ein weiteres Einsteigen der noch fehlenden Mannschaft anordnete. Tatsächlich kam noch während des Flutens die ganze Besatzung an Bord, mit Ausnahme des letzten Mannes, welcher durch den Deckel eingeklemmt wurde und so ein Schließen desselben verhinderte. Während das Boot sank, gelang es 11 Mann, sich zu retten. Unter Wasser und später nach der Hebung während des Leerpumpens erfolgten dann mehrere Explosionen, wodurch weitere vier Mann schwer verletzt wurden.

„A 8" sank beim Dampfen mit 10 Seemeilen Fahrt in halbgeflutetem Zustande. Der Befund des gehobenen Bootes ergab infolge der inzwischen erfolgten Explosionen keinen einwandfreien Anhalt, so daß das Kriegsgericht in Ermangelung einer stichhaltigen Aufklärung zu einem allseitig freisprechenden Urteil kam. Nach dem Verlauf der Verhandlungen scheint als Ursache des Unfalles eine starke Krängung infolge Ruderlegens die meiste Wahrscheinlichkeit zu haben. Es spricht hierfür außer der in halbgeflutetem Zustande schon an sich ungünstigen Stabilität auch der Umstand, daß das Vertikalruder besonders bei der hohen Fahrt von 10 Seemeilen schon bei geringer Krängung des Bootes eine Wirkung als Horizontalruder auszuüben beginnt. Sobald in dieser Weise erst eine geringe Neigung nach unten eingetreten ist, wirkt dann der Druck des Wassers gegen den Bug sehr schnell auf weiteres Tauchen. Der Kommandant von „A 8" beziffert die Zeit von dem Augenblick, wo er einen Läufer mit Befehlen zu dem Horizontalrudergänger schickte, bis zu demjenigen, wo er selbst, im Begriff, die Maschine zu stoppen, bereits von der See fortgespült wurde, auf höchstens 15 Sekunden. Einer der Sachverständigen glaubte das unbeabsichtigte Tauchen nur durch Eindringen von Wasser in das Vorschiff erklären zu können; doch haben sich hierfür keinerlei Anhaltspunkte er-

Digitized by Google

geben. Die genannte Erklärung verfolgte wohl in erster Linie den Zweck einer allgemeinen Beruhigung und einer Ehrenrettung der englischen Boote. Demgegenüber behält in Anbetracht der geringen Stabilität und der ungünstigen Bugform des Holland-Typs, wie in Anbetracht der Tatsache, daß die englische „A"-Klasse nur ein Paar Horizontalruder achtern hat, der oben skizzierte Hergang ein großes Maß von Wahrscheinlichkeit. Nicht ohne Einfluß wird jedenfalls auch das Vorhandensein von acht überetatsmäßigen Mannschaften gewesen sein, welche sich während der Überwasserfahrt im vorderen Torpedoraum aufhielten.

Der „Farfadet" sank in Bizerta im Juli 1905. Das Boot war im Begriff zu tauchen, als der Deckel des Einsteigeluks geschlossen werden sollte. Dieser schloß jedoch infolge von geringfügigen Salzablagerungen oder infolge einer anderen Störung am Bewegungsmechanismus nicht ganz. Der Kommandant öffnete deshalb noch einmal, um ihn erneut mit Gewalt zu schließen. Bevor dies geschehen war, schlug der Deckel durch den Wasserdruck zurück und das Boot machte soviel Wasser, daß es sank. Auf größerer Tiefe wurde der Deckel dann durch das Wasser wieder zugedrückt, so daß die Besatzung mit einer Ausnahme nicht ertrank, sondern erstickte.

Untergang des französischen Unterwasserbootes „Lutin".

Diesen vier schweren Katastrophen schließt sich dann in der jüngsten Zeit diejenige des französischen Unterseebootes „Lutin" auf der Reede von Bizerta an. „Lutin" ist ein Schwesterschiff des „Farfadet", Unterwasserboot von 185 Tonnen Deplacement, fertiggestellt 1902. Hier macht der Umstand, daß die gesamte Besatzung umgekommen ist, sowie der, daß im Verlauf der äußerst schwierigen Bergungsarbeiten wahrscheinlich sehr erhebliche Veränderungen am Bootskörper eingetreten sind, die Aussicht auf eine einwandfreie Erklärung gering. Auch deutet der Zustand der geborgenen Leichen darauf hin, daß nach dem Sinken noch eine Explosion stattgefunden hat. Die Erkundungen der ersten Taucher, welche das Einsteigeluk offen fanden, führten zunächst dazu, auch hier ein Vollaufen des Bootes zu vermuten, wobei es als unwahrscheinlich erklärt wurde, daß der Deckel erst nachträglich gegen den Druck einer Wassersäule von 36 m Höhe geöffnet worden sei. Diese Voraussetzung führte zu einer großen Anzahl von Meinungsäußerungen von zum Teil sachverständigen Persönlichkeiten, welche indessen alle widerlegt wurden durch Aussagen der Besatzung des Begleitdampfers „Iskeul". Hier war unter Notierung der Uhrzeiten festgestellt worden, daß das Boot während derselben Tauchung — scheinbar auf Grund einer bestimmten Vorschrift, oder um den jedesmaligen Angriff und Torpedoschuß zu markieren — dreimal das Sehrohr über Wasser zeigte, ohne daß jedoch der Bootskörper sichtbar wurde. Während der vierten Tauchung erschien plötzlich der Bug auf etwa 6 m Länge, steil aufwärts gerichtet über Wasser und verschwand dann langsam im Verlauf von 1½ bis 2 Minuten. Auch unter diesen neuen Umständen, welche ein Offenstehen des Deckels zur Zeit des Tauchens ausschließen, finden sich in der französischen Presse eine Menge von Erklärungen, welche sämtlich nicht außerhalb des Bereichs der Möglichkeit liegen. Eine Anzahl von ihnen nimmt als Voraussetzung, daß es sich bei den Übungen des „Lutin" um Versuche außergewöhnlicher Art gehandelt habe, da die normalen Übungen im Bizerta-See abgehalten zu werden pflegten, während in diesem Falle der Kommandant absichtlich in offener See erheblich

Digitized by Google

größere Tiefen aufgesucht habe. Vermutet werden Tauchübungen mit hoher Fahrt oder solche, die ein möglichst plötzliches Verschwinden und Wiedererscheinen bezweckten. Beides, und ebenso vielleicht auch ein Versagen der Horizontalruder, gibt die Möglichkeit starker Neigungen, wodurch eine Grundberührung des 41,5 m langen Bootes auf 36 m Wasser und dadurch bewirktes Festsaugen des Achterschiffs und eine Beschädigung desselben am Grunde bewirkt worden sein konnte. Auch ein Tieftauchversuch unter normalen Umständen, wie er im Anschluß an die kürzlich in Toulon erfolgten Versenkversuche von vier Booten der „Najade"-Klasse auf 30 m Tiefe nicht unwahrscheinlich war, konnte möglicherweise die Verbände des einer anderen Klasse angehörigen, erheblich größeren Bootes überanstrengt haben. Die Untersuchungskommission, welche auch mit dieser Möglichkeit rechnete, erklärte es nicht für ausgeschlossen, daß an den Bootsenden, wo das Boot nicht den für Widerstand gegen hohen Druck geeignetsten kreisförmigen Querschnitt hat, Leckagen eingetreten sein könnten. Eine kurz vorher erfolgte Grundberührung, welche wahrscheinlich auf die Festigkeit des Bootskörpers nicht ohne Einfluß geblieben war, wurde mit dem Unfall in Verbindung gebracht. Möglich war schließlich eine unrichtige Bedienung der Horizontalruder durch die noch neue und für solche Versuche wohl noch nicht ganz ausgebildete Besatzung; möglich auch das Bersten eines Ballasttanks durch übermäßigen Luftdruck beim Ausblasen, nachdem durch Überschreiten der beabsichtigten Tiefe eine Gefahr für das Boot entstanden war. Ein solches Bersten konnte nach Ansicht der Kommission auch die Folge von Anfressungen der Ballasttankwände durch ausgelaufene Säuren aus den Akkumulatoren gewesen sein.

Am 17. Oktober wurde „Lutin" nach eintägigem Suchen mit Suchleinen und Tauchern gefunden. Auf die nun beginnenden sehr schwierigen und glänzend durchgeführten Bergungsarbeiten soll im Interesse des Zusammenhanges erst weiter unten eingegangen werden. Das Boot lag auf ebenem Kiel, etwas nach Backbord geneigt, das Heck etwa 80 cm in den Sand eingegraben. Die einzelnen Teile des Sicherheitskiels waren an ihrem Platz, mit Ausnahme des Backbord vorderen, welcher ausgehakt aber nicht gefallen war. Dieser war wohl erst ausgerückt worden, nachdem das Boot schon den Grund erreicht hatte. Ebenso war der für solche Fälle konstruierte Telephonschwimmer nicht in Tätigkeit gesetzt worden. Die Horizontalruder lagen nach oben. Am 27. Oktober war das Boot gehoben und lag trocken im Dock von Bizerta. Hier wurde festgestellt, daß es sechs Löcher hatte, aus denen das Wasser in etwa 5 cm dicken Strahlen abfief. Ein Loch befand sich ganz vorn am Bug, das zweite ganz achtern in der Nähe des Ruders und die vier übrigen auf der Höhe des Steuerbord achteren Ballasttanks an der Stelle, wo der Schlingerkiel ansetzt — vermutlich also auf etwa 1/4 der Bootslänge von achtern.

Der vom Begleitdampfer beobachtete Hergang, sowie die Ergebnisse der Tauchungen und der Untersuchungen im Dock lassen mit Sicherheit vermuten, daß das Sinken des Bootes auf ein Leckwerden des Achterschiffs zurückzuführen ist. Mit großer Wahrscheinlichkeit ist anzunehmen, daß das Wasser durch den Steuerbord achteren Ballasttank in das Boot eingedrungen ist. Welche der oben erwähnten Möglichkeiten aber das Leckwerden dieses Ballasttanks verursacht hat, ist zur Zeit noch völlig unaufgeklärt und wird vielleicht nie mit Bestimmtheit festzustellen sein. Zur Vollständigkeit in dieser Beziehung sei hier noch eine Notiz französischer Zeitungen erwähnt, wonach

Digitized by Google

ein Teil der Unterseebootskommandanten die Gewohnheit angenommen hätte, die Außenventile der gefüllten Ballasttanks offen zu lassen, um so beim Lenzen derselben einen Handgriff zu sparen. Sollte die Vermutung für den vorliegenden Fall zutreffen, so könnte dieser Umstand im Verein mit der oben als möglich erwähnten Schwächung der Tankwände und vielleicht einer geringen Tiefenüberschreitung genügen, den Verlust des Bootes zu erklären. Eine weitere Frage ist die, zu welcher Zeit das Einsteigeluk des Kommandoturmes geöffnet worden ist. Gewichtige französische Stimmen, u. a. die des Admirals Fournier, erklären mit Bestimmtheit, daß dies während der letzten Austauchung des Vorschiffs geschehen sein müsse, da sonst das Boot nicht so schnell hätte völlig verschwinden können; dem widerspricht jedoch die Tatsache, daß der vordere Sicherheitskiel offenbar erst nach Erreichen des Grundes ausgelöst worden ist. Da aber die Lage der vier in und unter dem Kommandoturm befindlichen Leichen darauf schließen läßt, daß hier eine panikartige Flucht nach dem rettenden Ausgang zu geherrscht haben muß, so ist nicht anzunehmen, daß, nachdem der Deckel angelüftet war, sich noch jemand um das Lösen des Bleikiels bekümmert haben sollte. Möglich ist allerdings auch die Annahme, daß der Kiel infolge der starken Vertrimmung des Bootes sich festklemmte und nicht gefallen ist, ein Umstand, der vielleicht zu Verbesserungen bezüglich der Aufhängung dieser Sicherheitsvorrichtung Veranlassung geben kann. Vielleicht wird eine genauere Untersuchung des Bootskörpers*) noch zur Klärung dieser Frage beitragen; bisher ist eine solche nicht erfolgt, da das Boot nach Bergung der Leichen aus Gesundheitsrücksichten zunächst wieder unter Wasser gesetzt worden ist.

Maßregeln zur Verhütung von Unglücksfällen.

Auf Grund des vorstehend Ausgeführten ergibt sich die Frage, wie weit es möglich ist oder in Zukunft vielleicht möglich sein wird, ähnliche Vorkommnisse zu verhüten.

Die Verbesserung der Sehapparate ist eine rein technische Frage, deren Lösung in dauerndem Fortschritt begriffen ist.

Bezüglich der Explosionsgefahr bietet die Anbringung der Heizmaterial-Tanks außerhalb des eigentlichen Bootskörpers schon ein großes Maß von Sicherheit. Im Innern des Bootes befinden sich dann nur die Rohrverbindungen zwischen Tank und Maschine, welche sich so kräftig herstellen und so gut unter Kontrolle halten lassen,

*) Die inzwischen vorgenommene genaue Untersuchung des Bootskörpers hat das Vorhandensein eines nußgroßen Steines in dem Außenventil des achteren Ballasttanks ergeben. Dieser Tank war demnach nach außen nicht abgeschlossen und ist dann auf größerer Tiefe durch den Wasserdruck gesprengt worden. Gefunden wurde auch das Notizbuch des achtern stationierten Maschinistenmaaten, wo als letzter von der Kommandostelle gekommener Befehl vermerkt ist: „Chassez 100, 200, 500“, worin die Zahlen wohl die Anzahl Liter des auszublasenden Wassers bedeuten. Demnach hat zuerst eine langsame Trimmänderung des Bootes stattgefunden, welche der Kommandant, in Unkenntnis der wahren Ursache, durch immer mehr gesteigerte Erleichterung des Achterschiffs aufheben zu können glaubte.

Die achtere Schiffsuhr ist eine halbe Stunde vor der im Vorschiff befindlichen stehen geblieben; so groß dürfte also der Zeitunterschied zwischen dem Vollaufen der beiden Abteilungen gewesen sein. Daraus ist zu schließen, daß das Einsteigeluk nicht schon während des Sinkens geöffnet worden ist, sondern erst nachdem das Boot den Grund bereits erreicht hatte.

Digitized by Google

daß Leckagen als nahezu ausgeschlossen gelten können. Eine weitere Sicherheit bietet die Verwendung von Heizmaterial von hoher Entzündungstemperatur, z. B. Petroleum im Gegensatz zu Gasolin, Benzin usw. Hier werden dafür einige Nachteile, wie geringe Wirtschaftlichkeit und Verschmutzung der Maschinen in Kauf genommen werden müssen.

Nicht berührt werden hierdurch natürlich diejenigen Explosionen, welche die Folge von elektrischer Zersetzung eingedrungenen Seewassers sind. Es genügt hier schon eine geringe Menge Wasser, um durch Entwicklung explosiver Gasgemische gefährlich zu werden. Daneben entwickelt sich Chlor, welches nach Versuchen, die in England im Anschluß an den Untergang von „A 8" angestellt wurden, in sehr kurzer, nach Minuten zu beziffernder Zeit die Mannschaft betäubt und weiterhin tötet. Ein Zusammenfassen der Akkumulatoren in wasserdichte Behälter verbietet sich außer durch das entstehende Mehrgewicht dadurch, daß jeder einzelne zum Prüfen, Nachfüllen, Auswechseln der Säure und für andere Arbeiten zugänglich sein muß. Auch würde eine genügende Ventilation zum Entfernen des beim Laden der Akkumulatoren entstehenden Knallgases kaum eingerichtet werden können. Einem Zusammenfassen in einzelne wasserdichte Abteilungen widerspricht die große Zahl der Akkumulatoren sowie der Umstand, daß dieses große Gewicht im Interesse der Stabilität möglichst tief im Boot auf dessen ganze Länge verteilt gelagert werden muß. Die Versuche, jeden einzelnen Akkumulator wasserdicht zu verschließen, haben bisher zu keinem brauchbaren Resultat geführt; doch ist dies vielleicht der Weg, auf dem es der Technik gelingen wird, der besprochenen Schwierigkeiten Herr zu werden.

Es kommen dann die Fälle „Delfin", „A 8", „Farfadet". — „Lutin" läßt im augenblicklichen Stadium der Untersuchung noch keine Nutzanwendung zu. Hier liegen keine technischen Unvollkommenheiten, sondern Bedienungsfehler vor, welche, sowie sie erkannt sind, auch für die Zukunft sollten verhindert werden können. Störend hierbei ist nur, daß die bei diesen Gelegenheiten gewonnenen Erfahrungen das weite und vielseitige Gebiet der im Bereich der Möglichkeit liegenden Fehler naturgemäß nicht erschöpfen, ja daß dies durch Spezialvorschriften und Vorsichtsmaßregeln wohl überhaupt nie zu erschöpfen sein wird. Alle drei Fälle bieten dasselbe Bild: das Boot läuft durch das Einsteigeluk voll, und eine dadurch hervorgerufene Explosion tut das übrige. Nur die äußeren Ursachen des Vollaufens sind verschieden. Zum Verständnis dieser Vorgänge ist es notwendig, die Stabilitätsverhältnisse auf Unterseebooten kurz zu berühren. Bei weit ausgetauchtem Boot liegt der Deplacementschwerpunkt meist unter dem Systemschwerpunkt und wandert durch diesen erst nach oben zu durch, wenn das Boot einen bestimmten Tiefgang erreicht hat. Die dann entstehende Gewichtsstabilität genügt zwar, um das Boot vor dem Kentern zu bewahren, läßt es aber bezüglich seiner Bewegungen in einem gegen äußere Einflüsse und Gewichtsverschiebungen sehr empfindlichen Zustand. Dabei ist mit Formstabilität bei Unterwasserbooten, wie den drei hier behandelten, kaum zu rechnen. Für die Unterwasserfahrt kommt dieser Nachteil nicht in Frage, da hier Einwirkungen in der Querschiffsrichtung kaum zu erwarten sind, während solche in der Längsschiffsrichtung sich jederzeit durch Gebrauch der Horizontalruder aufheben lassen. Um so gefährlicher dagegen ist die Überwasserfahrt mit offenen Luken, wenn auch das scheinbare Gefühl der Sicherheit bei ruhiger See und die große Erleichterung, welche

Digitized by Google

das Offenhalten der Luken der Besatzung schafft, hier etwas sehr Verführerisches haben mögen. Auch der Umstand, daß beim Füllen der Ballasttanks vor dem Tauchen die entweichende Luft in das Innere des Bootes tritt und hier einen Luftüberdruck erzeugt, scheint die Kommandanten häufig während des Einnehmens der Tauchbereitschaft zum Offenhalten des Luks bis zum letzten Moment zu veranlassen. Die angeführten Beispiele, wie die über den „Lutin"-Fall aufgestellten Vermutungen, haben gezeigt, wie geringfügig die Ursachen sein können, welche einen Wassereinbruch verursachen und zur Katastrophe führen. Vorteilhafter als Unterwasserboote sind hier die Tauchboote, welche bei Überwasserfahrt außer der Gewichtsstabilität auch ein erhebliches Maß von Formstabilität besitzen.

Ein weiterer wichtiger Vorgang, der hierher gehört, und der in den kriegsgerichtlichen Verhandlungen über „A 8" einen breiten Raum einnimmt, ist das sachgemäße Trimmen des Boots, d. h. die Vermehrung der Gewichte, welche das Boot auf den Tauchtiefgang bringen sollen. Diese Einregulierung des Restauftriebs ist bei Seegang oder Dünung — besonders auf Unterwasserbooten — sehr schwierig, wenn man sich nur nach der Austauchung richten will. Daneben gibt es noch andere Mittel wie den unter dem Schwerpunkt angebrachten Regulierzylinder der Hollandboote, welcher unten durch den Bootsboden mit dem Außenbordswasser kommunizierend, die Ablesung des Tiefgangs im Innern des Bootes gestattet. Schließlich kann man auch durch genaue Kontrolle der an Bord kommenden Gewichte theoretisch die Wassermenge feststellen, welche als Ballast erforderlich ist, um das Boot auf den gewünschten Tiefgang zu bringen. Beim Trimmen im Seegang und nicht genügender Erfahrung des Kommandanten liegt immer die Gefahr vor, daß unbeabsichtigt nicht nur der Restauftrieb ganz verschwindet, sondern sogar Untertrieb entsteht. Da der Seegang daraufhin wirkt, auch Gegenstände von größerem spezifischen Gewicht als das Seewasser an der Oberfläche festzuhalten, so tritt dieser Fehler erst in die Erscheinung, wenn das Boot getaucht hat und der Einwirkung des Seegangs entzogen worden ist. Ein Personal, welches genau mit seiner Waffe und im besondern mit den zuletzt besprochenen Verhältnissen vertraut ist, wird sich durch das trügerische Gefühl der Sicherheit nicht zur Unvorsichtigkeit in der Handhabung der Boote, ihrer Verschlüsse und Taucheinrichtungen verleiten lassen. Neben der fachmännischen Durchbildung ist hier ein gewisses Maß von Charakterstärke erforderlich. Daneben wird die Technik auch hier ein Feld zur Anbringung von Verbesserungen finden. So werden die Deckel der Einsteigeluks auf die Oberkante der Kommandotürme oder hinter dieselben zu verlegen und derart anzuordnen sein, daß sie durch den Fahrtstrom zugedrückt werden. Die Verschlüsse müssen so eingerichtet sein, daß beim Einnehmen der Tauchbereitschaft ein Unbefugter sie nicht mehr bewegen kann. Die Flutungseinrichtungen wird man mit mehreren Ventilen versehen müssen, für den Fall, daß eins derselben nicht einwandfrei funktioniert.

Derartige Verbesserungen werden jedoch nie ein Radikalmittel gegen Unglücksfälle der letztbehandelten Art bilden können. Um hier Wiederholungen zu verhüten, ergibt sich die unumgängliche Forderung, daß nur erstklassiges und in jeder Beziehung erprobtes und durchgebildetes Personal auf den Booten Verwendung finden darf. Nur auf diese Weise wird sich eine unsachgemäße oder unvorsichtige Handhabung der

Digitized by Google

Waffe verhindern, nur so auch eintretendenfalls die wirksame Inbetriebnahme der zur Verhütung von Unglücksfällen vorgesehenen Sicherheitsvorrichtungen gewährleisten lassen. Auch die von den Franzosen aus dem „Lutin"-Fall gezogenen Folgerungen bewegen sich in erster Linie in dieser Richtung. Während die einen die Verlängerung der Spezialausbildung der Kommandanten von ein bis zwei Monate auf mindestens sechs Monate verlangen, wollen andere durch Etatisierung eines Ingenieurs auf jedem Boot die Kommandanten in technischer Beziehung entlasten. Danebenher gehen Vorschläge, um durch erweiterte Fürsorge und Besserstellung die Qualität und die dauernde Leistungsfähigkeit der Unterseebootsbesatzungen auf einen möglichst hohen Stand zu bringen. So soll — außer einer Erhöhung der Zulagen, welche dem einzelnen eine gute Lebensführung und eine sachgemäße Ausnutzung des ihm bestimmungsmäßig zustehenden Urlaubs ermöglicht, es in Zukunft jedem, der sich dem Unterseebootsdienst nicht mehr gewachsen glaubt, freigestellt werden, ohne irgendwelchen Nachteil für seine Person diese Laufbahn zu verlassen.

Sicherheitsvorrichtungen.

Zu den Sicherheitsvorrichtungen, deren Benutzung die Bootsbesatzung unabhängig von der Außenwelt selbst in der Hand hat, gehört in erster Linie der unter dem Boot angehängte Sicherheitskiel. Für die Anbringung desselben ist zu beachten, daß er bei jeder Krängung des Boots in der Längsschiffs- wie in der Querschiffslinie wirklich fallen kann. Bei der Konstruktion eines Boots darf natürlich dieser Sicherheitskiel nicht als Grundlage der Stabilität in Rechnung gestellt werden. Er kann deswegen nie sehr schwer sein und beträgt meist nur 2 bis 4 Prozent des Bootsgewichts.

Ferner ist jedes Unterseeboot in der Lage, durch Ausblasen der Tauchtanks seinen Auftrieb jeder Zeit erheblich zu vergrößern. Diese Tatsache gibt Gelegenheit, auf einen weiteren Vorteil des Tauchboots gegenüber dem Unterwasserboot hinzuweisen. Letzteres ist bei Handhabung seiner Tauchtanks, sowie schon lediglich durch deren Vorhandensein im Innern des Boots einer großen Anzahl von — teilweise nicht vorauszusehenden — Gefahren ausgesetzt, wie sie oben bei Gelegenheit des „Lutin"-Falles besprochen worden sind. Diese Gefahren werden sich bei Festhalten des Unterwasserbootstyps auch nie ausschalten lassen. Zwar kann man durch Schließen der Außenventile beim normalen Betrieb eine Überbelastung der Tankwände bei wachsender Tiefe verhindern. Entschließt man sich aber zum Ausblasen der Tanks als Rettungsmaßregel, so wird meist bereits eine unbeabsichtigt große Tiefe erreicht sein, in der schon an sich ein erheblicher Luftdruck zur Überwindung des Wasserwiderstandes erforderlich ist. Bedenkt man, daß in der Unruhe einer solchen Situation die Verführung nahe liegt, zur Beschleunigung des Ausblasens einen unerlaubt hohen Luftdruck anzuwenden, bedenkt man weiterhin die Möglichkeit, daß das Öffnen der Außenventile vor Beginn des Ausblasens vergessen werden kann, so wird man zugeben, daß auf solchen Booten dieses Rettungsmittel unter Umständen gerade zur Herbeiführung einer Katastrophe geeignet sein kann.

Diesen Übelstand vermeiden die Tauchboote fast vollkommen. Hier liegen die Tauchtanks außerhalb des Druckkörpers und sind vom Seewasser umspült. Druckdifferenzen zwischen innen und außen treten hier nicht auf, da diese Tanks bei Unter-

Digitized by Google

wasserfahrt immer mit dem Wasser in Verbindung stehen. Tritt hier die Notwendigkeit des Ausblasens hervor, so genügt dazu ein Luftdruck, der dem Außendruck um ein Geringes überlegen ist, also die Wände der Tauchtanks keinesfalls erheblich beansprucht. Selbst wenn hier durch Bedienungsfehler ein unnormal hoher Luftdruck in den Tauchtanks hervorgerufen werden sollte, wird dadurch die Sicherheit des Bootes nicht in Frage gestellt. Freilich ist es auch auf Tauchbooten nicht möglich, die Ballasttanks ganz außerhalb des eigentlichen Bootskörpers zu verlegen; auch hier befinden sich die Trimmtanks zum genauen Einregulieren des Restauftriebs im Innern des Druckkörpers, ferner diejenigen Tanks, welche das Mindergewicht der ganz oder teilweise mit Heizstoff gefüllten Außenbunker gegenüber dem Wasser ausgleichen, welche weiterhin der Verschiedenheit des spezifischen Gewichts des Seewassers Rechnung tragen, und welche schließlich das Gewicht abgeschossener Torpedos ersetzen sollen. Diese Tanks sind aber verhältnismäßig klein und deshalb in ihrer Konstruktion zuverlässiger. Ihr Ausblasen kommt ferner als Rettungsmittel zunächst nicht in Betracht, so daß man nie gezwungen sein wird, ihnen eine übermäßige Druckbelastung zuzumuten. Aus dem Umstand, daß sämtliche Tauchtanks auf Unterwasserbooten innerhalb des Druckkörpers untergebracht werden müssen und daß dieselben mit Rücksicht auf möglichst hohe Festigkeit nicht zu groß sein dürfen, ergibt sich ferner eine Beschränkung in ihrem Fassungsvermögen. Dies ist ein Gesichtspunkt, der auf Tauchbooten fortfällt. Während hier bei modernen Konstruktionen 20 bis 30 Prozent des Deplacements ausgeblasen werden können, beträgt diese Zahl bei Unterwasserbooten nur 10 bis 15 Prozent.

Zum selbständigen Gebrauch hat schließlich jedes Unterseeboot auslösbare Schwimmer, welche den Ort des gesunkenen Boots anzeigen und meist auch eine Drahtverbindung besitzen, die telephonische Verständigung mit der Bootsbesatzung ermöglichen soll. Eine solche Vorrichtung hatte auch „Lutin", doch ist sie nicht in Tätigkeit gesetzt worden. Eine Frage der Konstruktion ist es ferner nur, eine ähnliche Boje mit Aufholer für eine im Unterseeboot befestigte und dort lagernde Hebetroß vorzusehen, welche, sofern das Boot nicht gekentert ist, ein sofortiges Lichten ohne Taucherhilfe gestattet.

Zur Ausnützung dieser letztgenannten Hilfsmittel für den Fall, daß das Boot aus eigener Kraft nicht mehr an die Oberfläche kommen kann, bedarf es eines Begleitschiffs, um in Friedenszeiten jeden irgendwie vermeidbaren Verlust auszuschließen. Diese Notwendigkeit haben heute auch alle Nationen anerkannt, welche Unterseebootspraxis in größerem Maßstabe betreiben. Ein solches Begleitboot in seiner primitivsten Form bedarf einer vollkommenen Taucherausrüstung, bedarf ferner einer Druckluftanlage, welche mit Hilfe von Verschraubungen an der Wand des Unterseeboots ein Ausblasen oder Auspumpen desselben ermöglicht sowie einer ähnlichen Einrichtung zur Versorgung des Boots mit Atemluft und schließlich einer Telephonanlage zum Verkehr mit der unter Wasser befindlichen Besatzung.

Weitergehende Forderungen, wie sie eine Marine, welche die Unterseebootswaffe entwickeln will, nicht von der Hand weisen kann, bestehen in einem für spezielle Unterseebootszwecke konstruierten Bergungsdampfer, welcher mit eigener Kraft den Booten jederzeit folgen kann. Dieser muß außer der nötigen Seefähigkeit und Geschwindigkeit Einrichtungen besitzen, um gesunkenen Booten alle für den Begleitdampfer geforderten

Digitized by Google

Unterstützungen zukommen zu lassen, sie zu heben, und ihnen zugleich als provisorisches Dock zu dienen. Abgesehen ist hier von den Vorkehrungen, die ein solches Schiff zugleich als Depotschiff und Ausrüstungspunkt für Unterseeboote Verwendung finden lassen. Soweit bekannt, haben auch bereits alle größeren Marinen, welche die Unterseebootswaffe entwickeln, der Konstruktion derartiger Bergungsdampfer ihr besonderes Interesse zugewandt.

Bergungsarbeiten an „Lutin".

Zum Schluß sollen noch die Arbeiten kurz skizziert werden, welche zur Bergung des „Lutin" geführt haben. Das Boot lag außerhalb der Molen von Bizerta auf 36 m Tiefe; der Ort des Untergangs war nicht genau bekannt. Unter diesen Umständen konnte es von vornherein als ausgeschlossen gelten, etwaige Überlebende der Besatzung zu retten. Daß die Bergung des Wracks in der Zeit von 12 Tagen gelang, darf als ein Zeichen besonderer Tüchtigkeit des beteiligten Personals und der Geeignetheit des verwendeten Materials angesehen werden. Die französische Presse zollt denn auch der Marineverwaltung volle Anerkennung dafür, daß sie bezüglich Bereitstellung von Bergungsmaterial aus dem „Farfadet"-Fall die notwendigen Konsequenzen gezogen habe.

Zur Zeit des Unfalls am 16. Oktober waren in Bizerta vorhanden die Kanonenboote „Phlégéton" und „Mitraille", eine Anzahl Torpedoboote, ferner mehrere Schleppdampfer und der Bergungsdampfer „Switzer", welch letztere jedoch erst aus Porto Farina herbeigeholt werden mußten, wo sie mit der Abbringung eines französischen Dreimasters beschäftigt waren. Der „Switzer", welchem neben den Franzosen das Hauptverdienst an dem Gelingen der Hebung zukommt, ist eins der Fahrzeuge, mit welchen der Nordische Bergungsverein die einzelnen Mittelmeerstationen unter Beihilfe einer dänischen und einer schwedischen Firma gleicher Art, planmäßig besetzt hält.*) Am Morgen des 17. Oktober erschien die von Malta zur Unterstützung geschickte englische Division, bestehend aus dem Linienschiff „Implacable", dem Panzerkreuzer „Carnarvon" und dem Torpedobootszerstörer „Albatroß". Dazu kam schließlich noch der Pumpendampfer „Polyphème" aus Villefranche und der Dampfer „Dromadaire" aus Toulon, die beide besonders ausgebildete, leistungsfähige Taucher mitbrachten. Die Leitung der Arbeiten hatte Kontreadmiral Bellue aus Bizerta.

Die erste Aufgabe bestand im Aufsuchen des Wracks mittels Suchleinen, woran sich auch die englischen Schiffe mit ihren Schiffsbooten beteiligten. Am 17. mittags wurde das Wrack gefunden auf 36 m Wasser, etwa 150 m von der Boje entfernt, welche der Begleitdampfer „Iskeul" gleich nach dem Unfall geworfen hatte. Die nun zunächst versuchte telephonische Verbindung mißlang, da der Taucher den entsprechenden Schwimmer am Boot nicht finden konnte. Darauf wurde die Lage des Boots genau festgestellt und je eine Kette um das Vor- und das Achterschiff genommen. Achtern mußte hierzu ein Schacht durch den Sand unter dem Bootskörper gegraben werden, was die Zeit bis zum 22. in Anspruch nahm. Mittschiffs ließ sich zunächst noch keine Unterstützung anbringen. Die ursprüngliche Absicht war gewesen, das Boot nunmehr mit Hilfe von zwei aus Genua verschriebenen Schwimmkrähnen von je 100 Tonnen Hebekraft zu lichten. Die von Genua eintreffenden beiden Fahrzeuge erwiesen sich

*) Vgl. „Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft", 1903, S. 510.

Digitized by Google

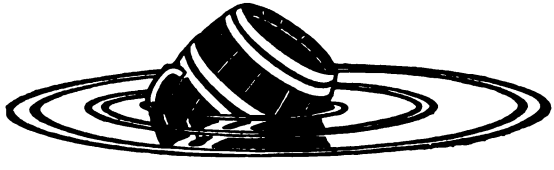
jedoch als für diesen Zweck völlig ungeeignet und wurden sofort wieder entlassen. Stattdessen wurde das in Bizerta befindliche 350 Tonnen-Schwimmdock nach der Unfallstelle gebracht, versenkt, mit den Ketten des Wracks verbunden und dann mit diesem zusammen durch Auspumpen gehoben. Das Ganze konnte dann bis auf eine etwa 3 m geringere Wassertiefe näher an Land gebracht werden, wo „Lutin" dann wieder auf dem Meeresgrund zur Auflage kam. Dann wurde das Dock von neuem versenkt, die Ketten verkürzt und in derselben Weise weiterhin verfahren. Nach siebenmaliger Wiederholung befand sich das Dock vor der Hafeneinfahrt. Nun mußten die Sehrohre und alle an Oberdeck des „Lutin" befindlichen Eisenteile durch Taucher beseitigt werden, um das Boot dicht genug unter den Dockboden zu holen, daß beide zusammen in dem großen Dock Aufnahme finden konnten. Am 26. war das große Dock erreicht und am 27. Oktober stand der „Lutin" trocken. Bis dahin hatte er zusammen mit dem Schwimmdock eine Wegstrecke von 22 km zurückgelegt, welche auf ihrer ganzen Länge durch Bojen bezeichnet war, um wechselnde Wassertiefen zu vermeiden und um günstigen Grund für die jedesmal wieder erfolgende Auflage des „Lutin" auf dem Meeresboden zu finden.

Das Wetter war, abgesehen von den ersten zwei Tagen, sehr günstig gewesen.

Das Hauptverdienst am Gelingen der Bergung haben die Taucher, sowohl die Franzosen, wie diejenigen des „Switzer", denen es gelang, ihre Tauchzeiten allmählich von 10 bis 15 Minuten teilweise bis auf 2 Stunden zu verlängern.

Im ganzen wird man die Franzosen zu diesem seemännisch-technischen Erfolg nur beglückwünschen können. Anderseits aber muß man zugeben, daß das vorhandene Bergungsmaterial und die dadurch gegebene Art des Vorgehens nicht geeignet gewesen wären, etwaige Überlebende aus dem Innern des Bootes zu retten. Um im Falle einer Katastrophe diesen Zweck mit Aussicht auf Gelingen verfolgen zu können, wird man Hilfsfahrzeuge, die speziell für diese Aufgabe gebaut sind, nicht entbehren können. Die hauptsächlichste Sicherung gegen Unfälle so folgenschwerer Art wie die, welche ihrem Umfang entsprechend den Hauptteil dieser Abhandlung eingenommen haben, wird jedoch immer nur in der sorgfältigsten Sichtung und Durchbildung des zu verwendenden Personals sowie in dessen Erhaltung bei seiner vollen Leistungsfähigkeit zu bestehen haben. Im Betrieb der Unterseebootswaffe veranlaßt ungenügende Qualität des Bedienungspersonals nicht nur wie überall das Ausbleiben des Erfolgs, sondern hier führt sie auch darüber hinaus leicht zu schweren Verlusten.

B.



Digitized by Google

Der Bericht des Vizeadmirals Fournier über die französischen Flottenmanöver 1906.

Wie bekannt, hatten die Auslassungen des Chefs der Manöverflotte, Vizeadmiral Fournier, in Tagesbefehlen und in Äußerungen gegenüber den Vertretern der Presse über die Erfolge der Untersee- und Torpedoboote in den diesjährigen französischen Flottenmanövern zu beabsichtigten und unbeabsichtigten Mißverständnissen Anlaß gegeben, durch die der öffentlichen Meinung, namentlich auf Betreiben der jungen Schule, nochmals die eben beigelegte Streitfrage: Linienschiffsflotte oder Flottillen? vorgelegt wurde. Sogar eine darauf zielende Interpellation in den Kammern war dem Marineminister bereits angekündigt worden.

Wohl um die Gemüter zu beruhigen und den Standpunkt der Regierung in dieser Frage den gesetzgebenden Körperschaften gegenüber zu stärken, ist vor kurzem der Bericht des Vizeadmirals Fournier über die Flottenmanöver, aus dem schon früher einige Abschnitte bekannt geworden waren, im „Temps“ veröffentlicht worden. Es ist dies ein bisher noch nicht geübtes Verfahren, das gewiß durch schwerwiegende Beweggründe veranlaßt ist und dem Entschluß der Regierung Ausdruck gibt, den immer wiederholten Beunruhigungen der öffentlichen Meinung über die für Frankreich vorgezeichnete Marinepolitik energisch ein Ende zu machen.

Die politische Seite dieser Veröffentlichung würde bei der bekannten, durch die überwiegende Mehrheit der gesetzgebenden Körperschaften gebilligten marinepolitischen Haltung der Regierung und des Marineministers Thomson keinen Anlaß zur Beschäftigung mit dem Berichte bieten, dagegen erscheint dieser gewissermaßen als taktisches und marinepolitisches Testament des in wenigen Monaten infolge Erreichens der Altersgrenze ausscheidenden Führers der französischen Flotte bedeutungsvoll genug, um eine Behandlung an dieser Stelle zu rechtfertigen.

Wir erfahren aus dem Berichte zunächst, daß die diesjährigen Flottenmanöver außer dem im Vordergrunde stehenden Zweck — einer gründlichen Erprobung der neuen im Versuche befindlichen Taktik der Aufklärung, des Heranführens und der Führung der Flotte im Kampfe sowie des Signalsystems — der Feststellung des Nutzwertes der französischen Verteidigungs-Torpedo- und Unterseeboote in gemeinsamen Küstenkriegsübungen dienen sollten.

Beide Aufgaben erklärt der Admiral für zufriedenstellend gelöst; er hält es für angezeigt, darauf hinzuweisen, daß zur Erreichung des Zweckes innerhalb der gewährten Zeit und Mittel die Übungen sämtlich schulmäßig angelegt werden mußten, was dadurch zum Ausdruck kam, daß dem Darsteller des Feindes in den Gefechtsbildern sein Verhalten genau vorgeschrieben war und die Aufklärungsübungen so angelegt waren, daß ihr Ergebnis dem Zufall entzogen war, was ja auch in unserem Berichte über die Manöver erwähnt und in gleicher Weise begründet ist.

Den wichtigsten Abschnitt des Berichtes bilden die Ausführungen über die neue Flottentaktik. Der Flottenführer bestätigt die schon im vorigen Jahre aufgestellte Behauptung, daß sie ein Ergebnis der Seeschlacht bei Tsuschima ist.

„Bei diesem Zusammenstoße,“ so führt er aus, „war die erste Ursache der Ver-

Digitized by Google

nichtung der russischen Flotte, die durch das unglückliche Zusammenwirken anderer Umstände in nicht wieder gut zu machender, entscheidender Weise gefördert wurde, tatsächlich die niederschmetternde Zermalmung der Führerschiffe der Linien, die ohne Unterstützung dem heftigen, gut gerichteten und zusammenwirkenden Feuer der Linienschiffs- und Panzerkreuzerlinie unter persönlicher Führung Togos ausgesetzt waren. Dieser kluge, vorsichtige Führer brauchte nur seine Schlachtlinie in der bestmöglichen artilleristisch-taktischen Stellung zu halten, indem er sie so führte, daß sie den Kurs des Gegners schnitt, denn dieser, durch das plötzliche Auftauchen des Feindes aus dem sich hebenden Nebel überrascht, war von vornherein in seiner Entwicklung durch seine gedrängte Marschordnung und durch die gleich eintretende Unordnung seiner Reihen gelähmt.

Togo zog also aus der Überraschung den größten Nutzen; für die außer Fassung gebrachte russische Flotte wurde sie verhängnisvoll. Es darf aber nicht außer acht gelassen werden, daß der japanische Admiral den Feind auf einem eng begrenzten, sorgfältig ausgewählten Schlachtfelde, im Hinterhalt liegend, mit einer Flotte erwartete, die mit seinen Absichten vertraut war. Er hatte nicht die Probe zu bestehen, die Schwierigkeiten und Zufälligkeiten zu überwinden, denen bei zufälligem Aufeinanderstoßen auf hoher See zwei große feindliche Flotten von gleicher Zahl und Manövrier- und Gefechtsausbildung ausgesetzt sind, wenn sie genötigt sind, sich in Sicht voneinander in Schlachtordnung zu entwickeln. Seine Schiffe, denen das schlecht gezielte Feuer der russischen wenig schadete, hatten weder unter dem Fehlen der gewohnten Signal- und Evolutionsmittel noch durch Gefechtshavarien, noch durch den Rauchschleier zu leiden, dessen Bildung der frische Wind verhinderte.

Unter diesen Umständen ist die einzige, aber eine sehr wichtige taktische Lehre der Schlacht bei Tsuschima die: eine zahlreiche Flotte muß sich vor allem damit beschäftigen, ihre Entwicklung zum Gefecht, ihre Annäherungs- und Gefechtsmanöver derart zu regeln, daß keins ihrer Schiffe in das vereinte Feuer der feindlichen Linie gerät.

Die unausgesetzte Beschäftigung mit diesem Gedanken muß eins der die Taktik einer Flotte beherrschenden Ziele sein; die anderen bestehen hauptsächlich darin, sie von der Notwendigkeit zu befreien, Signale und Kompaß zu gebrauchen, deren sie sich gewöhnlich bei Evolutionen, Übungen und Fahrten bedient.

Unter der Herrschaft der Forderungen des Schlachtfeldes unserer Tage, die durch die russische Niederlage bei Tsuschima so klar zutage traten, ist unsere neue Taktik entstanden, dies gibt ihr den Charakter einer vernünftigen und dringenden Verbesserung.

Die Flottentaktik (Fourniers) beruht auf folgenden Grundlagen:

1. Sie läßt sich auch dann noch durchführen, wenn der Qualm das Erkennen von Signalen verhindert, oder wenn die Signalmittel zerstört sind;

2. Die Flotte, die in der aus Divisionsgruppen (zu drei Schiffen in Keilform) gebildeten Ordnung so geführt wird, daß sie den Feind gut unter Feuer hält, setzt keinen ihrer Teile konzentriertem feindlichen Feuer aus;

3. Sie hat den nicht minder wesentlichen Vorteil, eine konzentrierte Feuerwirkung auf den Gegner auszuüben, wenn er die Annäherung oder die Vereinigung

Digitized by Google

versucht und dabei ungleiche Kräfte dem einheitlich geleiteten und gut entwickelten Feuer dieser Gefechtsordnung aussetzt." —

Die Übungen haben nun nach dem Urteil des Flottenchefs bewiesen, daß man die Hauptmacht der eigenen Gefechtslinie außerhalb des Feuerbereichs eines feindlichen Seitenangriffes halten kann durch das vereinte Feuer der drei äußersten Divisionen, die sich nach dem Feinde zu in Verteidigungsstaffel aufstellen. Weiterhin ist der Übergang in Kiellinie, zu gemeinsamen oder Einzelmanövern in zwei oder drei getrennten Linien, leicht, was der neuen Taktik jede Ausschließlichkeit oder Besonderheit nimmt.

„Es ist nunmehr klargestellt, daß die im Versuch begriffene Taktik, weit entfernt davon, die Initiative des Flottenführers einzuschränken, ihm neue Gefechtsweisen an die Hand gibt für den Fall, daß er es für sicherer hält, seine ganze Streitmacht unter seiner unmittelbaren Führung zu behalten."

Der Führer braucht also nicht durch zwei oder drei aus zahlreichen Einheiten bestehende Gruppen gemeinsame Manöver ausführen zu lassen, die diese überlegenem Feuer aussetzen oder das eigene Feuer behindern. Die kleinste Unvorsichtigkeit bei der Annäherung kann angesichts der Feuerwirkung heutiger Geschütze die verhängnisvollsten Folgen haben. Ein einzelner Geschwaderchef kann seine sechs Schiffe zur Not lediglich im Vertrauen auf seinen Scharfblick und die Eingebungen des Augenblicks auf das Schlachtfeld führen, da es nicht unmöglich ist, daß er bei den wenigen Schiffen einen Mißgriff ohne zu großen Schaden wieder gut machen kann. Einem Flottenführer ist das aber nicht möglich, da ein Teil seiner Schiffe, durch Rauch seiner Übersicht entzogen, durch feindliches Feuer vernichtet werden kann, während er sich durch Signale seiner weit ausgedehnten Gefechtsordnung nicht mit Sicherheit verständlich machen kann.

„Diejenigen, die grundsätzlich den Sieg einer Flotte lediglich von den Eingebungen ihres Führers auf dem Schlachtfelde erwarten, übersehen, daß dieser, wie groß auch sein Genie sein mag, durch eine schlechte Schlachtordnung gefesselt werden kann; ist er dann wegen der Unmöglichkeit, seine Befehle zu übermitteln, nicht imstande, diese Fessel unter dem Drang der Verhältnisse zu zerreißen, so kann die Flotte einem nicht bemerkten entscheidenden Vorgange, dem mangels genügender Unterstützung mehrere seiner Schiffe erliegen, zum Opfer fallen.

Nur in der Einfachheit und Sicherheit einer Gefechtstaktik kann man eine Gewähr des Erfolges, wenn ein Sieg überhaupt möglich ist, finden, einer Taktik, die dem Scharfblick, der Geistesgegenwart, der Manövrierkunde des Führers Freiheit läßt, aber ihn vor dem Wagnis nicht vorgesehener Bewegungen bewahrt, die er durch Signal anzuordnen oder aufzuheben verhindert wäre, oder die er nicht aufs Geratewohl mit der zu ihrem Erfolge nötigen Genauigkeit ausführen könnte."

Ich habe diese Stelle des Berichtes ausführlich wiedergegeben, weil hier zum ersten Male zusammenhängend und authentisch die Grundlagen der Fournierschen Flottentaktik entwickelt sind. Es wird nun auch der in meinem Manöverbericht angedeutete Widerspruch zwischen den vorjährigen und diesjährigen Auslassungen des Admirals Fournier über das Wesen seiner Taktik erklärt. Es handelte sich in diesem Jahre wesentlich darum, die Unterführer und Kommandanten, vor allem die Divisionsgruppen, auf die Grundform der Taktik und ihre rein mechanische Innehaltung sowie ihre artilleristische Ausnutzung im Gefechte einzudrillen, unbeschadet der

Digitized by Google

Initiative des Flottenführers, die sich darin zu betätigen hat, den gegebenen äußeren Verhältnissen und der Schlachtordnung des Feindes entsprechend die Flotte so zum Angriff anzusetzen, daß sie baldmöglichst eine Feuerüberlegenheit erzielt. Dies kann unbeschadet der taktischen Grundform unter Zusammenhalten der Flotte in einer Gefechtslinie oder Teilung in einzelne Geschwader geschehen, wobei dann den Unterführern, immer unter Wahrung der Grundform, volle Selbständigkeit des Handelns im Sinne des Flottenchefs verbleibt.

Wesentlich Neues bringen die Ausführungen Fourniers nicht, und das starke Betonen des Wertes der taktischen Form gegenüber dem persönlichen Moment erscheint angreifbar, wie denn auch der Admiral am Schlusse seines Berichtes die Katastrophe von Tsuschima heranzieht, um die Bedeutung der moralischen Faktoren in der Seeschlacht zu beleuchten.

Nächst wichtig sind die Ausführungen des Berichtes über die Leistungen der Unterseeboote und ihre Verwendung im Kriege. Auch in dem französischen Seeoffizierkorps haben die Erfolge der Unterseeboote überrascht: vor Biserta und beim ersten Angriff gegen Marseille hat sich durchschnittlich jedes Boot zweimal, beim zweiten Angriff gegen Marseille dreimal, ohne gesichtet zu werden, bis auf günstige Torpedoschußweite den Linienschiffen genähert. Dieser Erfolg ist in erster Linie den neuen Teleskop-Periskopen zu danken, die es ermöglichen, ohne Änderung der Tauchtiefe des Bootes nur den obersten Teil des Sehrohres über der Wasserfläche zu zeigen, wodurch sein Gesichtetwerden sehr erschwert ist. Zum anderen Teil bedingte die Natur der Unternehmungen der Flotte den Erfolg der Unterseeboote. Bei einer Landung müssen die Schiffe naturgemäß still liegen, sind also fast wehrlos den Unterseebootsangriffen ausgesetzt; bei einer Beschießung müssen die Linienschiffe mit mäßiger Fahrt in wirksamer Schußweite von den Werken regelmäßige Kurse laufen, denen entsprechend die Unterseeboote ihre Aufstellung nehmen können, ohne daß sich die Schiffe dagegen durch ihre Torpedobootsjäger schützen können, die sie dem feindlichen Feuer aussetzen würden. Nun ist der Einwurf gemacht worden, daß mit dem Nichtgesichtetwerden auf einige hundert Meter Entfernung der Erfolg noch nicht erreicht ist, daß vielmehr erst der Torpedotreffer erzielt werden müsse. Das richtige Lanzieren des Torpedos ist lediglich Sache der Geschicklichkeit, die durch häufige Übung zu erlangen ist, und die Treffsicherheit eines unter Wasser lanzierten Torpedos ist größer als diejenige der aus den Überwasserrohren der Torpedoboote abgefeuerten. Allerdings muß zunächst noch die Unvollkommenheit der Lanzierungsvorrichtung in Rechnung gezogen werden, diese ist aber durch Verbesserungen, die nach und nach gemacht sind, schon wesentlich verringert worden, und binnen kurzem werden die Lanziervorrichtungen keinen Anlaß zu Mißerfolgen mehr geben.

Auch der Seegang ist ins Treffen geführt worden, aber ohne Grund, denn ist er so hoch, daß die Unterseeboote nicht mehr fahren können, so verbieten sich auch Landungen und Beschießungen, in allen anderen Fällen kann das Unterseeboot durch Untertauchen sich seinem Einflusse entziehen. Das Nichtgesichtetwerden eines Unterseeebootes in wirksamer Torpedoschußweite ist also im Grunde das Kriterium für die Leistung des Bootskommandanten.

Der Admiral bespricht dann noch die in der französischen Marine für Schiffe

Digitized by Google

in Fahrt vorgeschriebene Unterseebootsabwehrtaktik. Wird das Boot außerhalb wirksamer Torpedoschußweite gesichtet, so soll das Schiff von ihm abdrehen und fortlaufen, wird es innerhalb Torpedoschußweite gesichtet, soll es schnell auf das Boot zudrehen und es überlaufen. Nur das erste Manöver ist sicher, soweit es unter den gegebenen Bedingungen überhaupt ausführbar ist. Die Wirksamkeit des zweiten ist sehr unsicher es kann leicht eine Katastrophe herbeiführen, da es das Schiff, wenn es infolge seines Kurses und der Peilung des Unterseebootes nicht schnell genug auf dieses zudrehen kann, der Möglichkeit aussetzt, von dem Torpedo noch unter einem Winkel getroffen zu werden, der eine Detonation zuläßt; Voraussetzung hierbei ist, daß das Unterseeboot den Torpedo im Augenblicke, wo es das Schiffsmanöver bemerkt, abfeuert und sich dann durch Tiefertauchen dem Rammstoß entzieht.

Im Rahmen der Küstenverteidigung sind die Unterseeboote sehr wertvoll, sie werden Landungsunternehmungen und Beschießungen nahezu unmöglich, jedenfalls sehr verlustreich für die angreifende Flotte machen. Die Beschießung Algiers wäre z. B. unmöglich gewesen, wenn Unterseeboote in den toten Winkeln der Befestigungen oder in der Nähe schwacher Werke aufgestellt gewesen wären. Während für die Verteidigung fester Seeplätze das Unterwasserboot genügt, muß zum Schutze der übrigen Küste das Tauchboot von größerem Verwendungsbereich eintreten. Das Tauchboot besitzt mit den Schiffsformen die Möglichkeit, ausgetaucht zu fahren und dabei wie ein Unterwasserboot zu fechten und sich ganz oder halb getaucht in Gefechts- oder Beobachtungsstellung zu halten. Es ist augenscheinlich die dem Linienschiffe furchtbarste Angriffswaffe. Es wird sich im Kriege auf den von der gegnerischen Flotte am meisten befahrenen Straßen längs der eigenen Küste aufhalten und sicher Gelegenheit finden, eins oder das andere der Schiffe außer Gefecht zu setzen. Die Vermehrung der Tauchboote längs der ungeschützten Küsten empfiehlt sich auch schon wegen ihres geringen Preises, der nur $^1/_{25}$ von dem eines Linienschiffes ausmacht.

Eine Landung in der Bai von Tunis und die Einnahme Bisertas und seiner gewaltigen Seewerke vom Rücken her würde durch Tauchboote beispielsweise verhindert werden.

Das Zusammenwirken großer Tauchboote mit der Hochseeflotte im Kriege denkt sich der Admiral folgendermaßen:

Unabhängige Hochseetauchboots-Divisionen, allenfalls durch Torpedobootsjäger verstärkt, werden auf geeignete Stützpunkte Frankreichs, von Korsika, Algier und Tunis verteilt, von wo sie Kreuzfahrten nach allen Teilen der Nordsee, des Kanals, des westlichen Mittelmeeres bis vor die feindlichen Häfen, in die Engen und auch auf die Handelsstraßen unternehmen, welche an den strategisch vorzüglich gestalteten Küsten Frankreichs vorbeiführen. Die Hochseeflotte könnte dann alle ihre Anstrengungen gegen die feindliche Flotte und die feindlichen Convois auf hoher See richten, indem sie strahlenförmig von den Häfen des Atlantischen Ozeans sich ausbreitet, die durch ihre Lage vor der Bedrohung durch gegnerische Tauchboote geschützt sind. Durch Hinzutritt solcher Tauchboote wird nicht nur die Hochseeflotte vom eigentlichen Küstenschutze entlastet, sondern auch durch ihren Aufenthalt auf hoher See den Angriffen der gegnerischen Tauchboote entzogen, denen sie in den beschränkten Küstengewässern ständig ausgesetzt wäre.

Digitized by Google

In der Folge sagt der Admiral mit klaren Worten, daß ihn die in Aussicht stehenden Parlamentsdebatten über die Frage: Linienschiff oder Unterseeboot? zu diesen ins einzelne gehenden Ausführungen veranlaßt hätten. Er faßt sich dann nochmals zusammen:

Linienschiff und Unterseeboot ergänzen sich für die Zwecke französischer Seekriegführung gerade durch ihre völlige Verschiedenheit aufs glücklichste; ohne die gemeinsame Verwendung der furchtbarsten Ober- und Unterwasser-Kampfeinheiten ist es heutzutage nicht mehr möglich, daß eine Flotte die erforderliche Kraft zum Angriff, zur Verteidigung und vor allen Dingen zur Verhütung jedes Angriffes hat; das Verhältnis beider Schiffsarten muß in Frankreich, dessen vorzügliche seestrategische Lage ihrer Verwendung im Kriege die günstigsten Bedingungen bietet, sich zugunsten der Tauchboote gestalten.

Der Admiral schließt wörtlich: „Meiner Ansicht nach ist es nicht zu bezweifeln, daß dank der wundervollen Geeignetheit der strategischen Lage Frankreichs zu diesem Doppel-Angriffsspiele, — innen mit zahlreichen Angriffstauchbooten, außen mit einer Hochseeflotte, deren Stärke im richtigen Verhältnisse zu dem Verkehr zwischen Frankreich und seinen Kolonien steht —, eine geschickte und praktische Politik unserer Diplomaten Frankreichs Freundschaft einen so hohen Wert in den Augen der Seemächte, besonders Englands und der Vereinigten Staaten, verleihen würde, daß wir keinerlei Kriegsaussicht zu fürchten hätten."

Man wird die Veröffentlichung auch dieser Stelle des Berichts als Programm für die Marinepolitik der französischen Regierung auffassen dürfen, denn andernfalls wäre sie nicht gut zu erklären, da der Bericht im übrigen sich deutlich genug über die militärische Leistung und Verwendung der Flotte ausspricht.

Der Bericht fordert dann noch die Einstellung von Minensuchfahrzeugen und Streuminendampfern. Die von diesen zu werfenden Minen müßten allerdings Vorrichtungen haben, die sie nach etwaigem Losreißen von ihren Verankerungen unschädlich machen, eine Forderung, welche die demnächstige Friedenskonferenz im Haag zweifellos aufstellen werde. Bekanntlich sind Versuche in dieser Richtung in Toulon im Gange.

Außer diesen Hauptpunkten ist aus dem Berichte noch anzuführen, daß Vizeadmiral Fournier die Manövrierleistungen der Unterführer und Kommandanten, die Leistungen der Flottillen, das Verhalten der Reservisten lobend anerkennt und den guten Einfluß der Manöver auf Geist und Disziplin hervorhebt. Seinem Stabe zollt der Flottenchef lebhafte Anerkennung und hebt besonders hervor, daß nur durch gute Arbeitsteilung — der Führer gibt die Anregung, bezeichnet die Ziele, die zu erfüllenden Bedingungen und die zu treffenden Vorsichtsmaßregeln; der Stab arbeitet die Einzelheiten der Durchführung aus, setzt die Befehle auf und sorgt für deren rechtzeitige Verteilung — die gestellten Aufgaben erledigt werden konnten. Im Kriege sei diese Arbeitsteilung noch nötiger, um dem Flottenführer die zur Ausübung seines Kommandos nötige Elastizität des Geistes zu lassen und ihn vor unnötiger Überanstrengung zu bewahren.

Bei der Flottenschießübung wird getadelt, daß die Schiffe zu früh das Feuer auf die erste Scheibe eröffneten, wodurch das Schießen in der Querab-Richtung und auf die andere Scheibe weniger sicher wurde, da die Sprengwolken der vielen

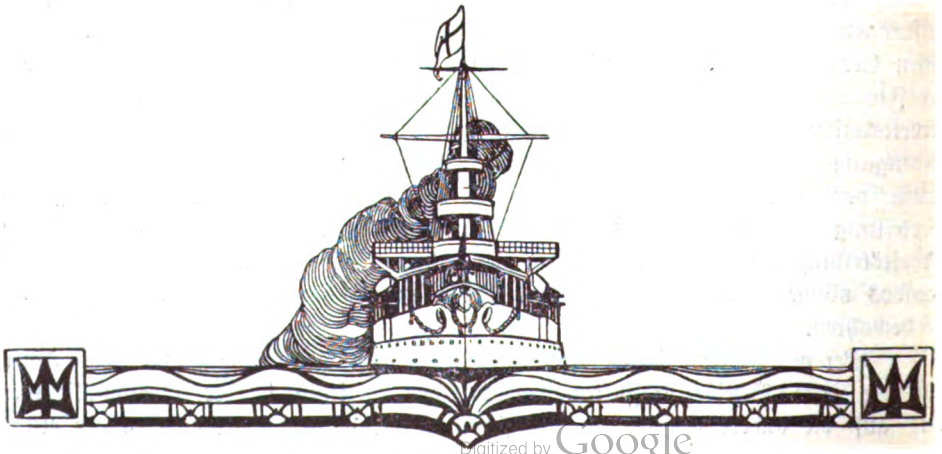
Digitized by Google

Geschosse das Zielen erschwerten. Verbesserung der Zieleinrichtungen und des Schießverfahrens sei dringend geboten.

Zum Schluß erbittet der Admiral die schleunige Drucklegung der neuen Taktik mit den als nötig erkannten Änderungen, da sie sich für die Flotte wie für die Aufklärung bewährt habe, ebenso wie das neue Signalbuch. Er fordert die ständige Einführung großer Flottenübungen, zu deren Leitung es auch in Zukunft nicht an geeigneten Flaggoffizieren fehlen werde, wie z. B. den Vizeadmiralen Touchard und Caillard. „Touchards schöne Führereigenschaften wachsen mit den Aufgaben, er kennt die neue Taktik genau und wird sich ihrer mit der ihm eigenen Urteilskraft bedienen."

Mit der dringenden Mahnung, die sittliche, wissenschaftliche und praktische Fähigkeit der Offiziere und Mannschaften auf die Höhe zu heben, die der Russisch-Japanische Seekrieg als unerläßlich zur Erringung von Erfolgen gekennzeichnet hat, schließt der bemerkenswerte Bericht des französischen Flottenführers.

M.



Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Am 23. November fand die Vereidigung der Rekruten der Kieler Garnison in Gegenwart Seiner Majestät des Kaisers, welcher bis zum 27. auf S. M. S. „Deutschland" Wohnung genommen hatte, statt. Am 26. November wohnte Seine Majestät einem Schießen auf S. M. S. „Prinz Adalbert" bei, und am letzten Tage der Anwesenheit des Kaisers wurde der Sohn des Prinzen Heinrich, Prinz Sigismund von Preußen, in die Offiziere der Armee eingereiht und à la suite der Marine gestellt.

Der Reichstag hat am 13. November seine Tätigkeit wieder aufgenommen. Am zweiten Sitzungstage äußerte sich der Reichskanzler in Beantwortung einer Interpellation des Abgeordneten Bassermann über unsere Beziehungen zu den übrigen Mächten und die internationale Lage. Er wies dabei den Gedanken, als ob der Ausbau der deutschen Flotte sich gegen England richte, abermals als töricht zurück und bezeichnete die Besorgnis mancher englischen Kreise vor einer gar nicht vorhandenen großen deutschen Flotte als unfaßbar. Auch daß erst vor einigen Wochen der Erste Lord der Admiralität öffentlich erklärte, die englische Flotte sei nie stärker gewesen als im gegenwärtigen Augenblick, wo sie stärker sei als irgend eine mögliche Kombination, die gegen England aufgebracht werden könnte, rief der Reichskanzler in die Erinnerung zurück. Er fuhr dann unter dem Beifall der Mehrheit des Reichstags fort: „Wir denken nicht daran, eine Flotte zu schaffen, welche so stark wie die englische wäre, aber wir haben das Recht und die Pflicht, uns eine Flotte zu halten, die der Größe unserer Handelsinteressen entspricht, der Notwendigkeit, unsere überseeischen Interessen zu schützen und unsere Küsten zu verteidigen. Warum sollen wir nicht ebenso gut Schiffe bauen und uns eine Flotte halten dürfen, wie andere Länder, wie Frankreich oder Amerika, wie Rußland oder Japan oder Italien oder England selbst?"

Der Hinweis auf die durch 35 politisch teilweise sehr kritische Jahre beobachtete Friedensliebe des Deutschen Reiches ist die beste Widerlegung gegenüber allen Unterstellungen, als ob diese Bereitstellung von Wehrmitteln kriegerischen Gelüsten dienen sollte. Man darf sagen, daß diese Auffassung von der Existenzberechtigung einer starken deutschen Flotte nicht nur längst Gemeingut des deutschen Volkes geworden ist, sondern auch von allen einsichtigen und objektiven Engländern geteilt wird. So spricht ein lesenswerter Aufsatz „The naval situation" im Oktoberheft der „Quarterly Review" sich wieder dahin aus, daß Deutschland ein Recht habe, seine Flotte möglichst stark zu machen. Er stellt dabei fest, daß die englische Suprematie zur See im Englischen Kanal, im Atlantik und im Mittelmeer ebenso gesichert sei, wie in Ostasien die Überlegenheit des verbündeten Japan. Der Kampf um die Vorherrschaft zur See sei heute weniger scharf, als er es je in den letzten 20 Jahren gewesen wäre; noch zu Beginn dieses Jahrhunderts habe es dagegen wegen des gespannten Verhältnisses Englands zu Frankreich und Deutschland und angesichts der Konzentration der russischen Seemacht in Ostasien schwierig mit der Seemachtfrage für England gestanden. Die Review meint im übrigen, daß die deutsche Marine von einem Geist ernster Hingebung und ehrlicher Gründlichkeit erfüllt sei, der von keiner anderen modernen Waffe übertroffen und dabei von einer entschlossenen folgerichtigen Politik getragen werde. Diese jüngste und energischste aller europäischen Marinen habe zuerst mit vielen Eigentümlichkeiten aus den Tagen des Segelschiffes gebrochen, sie habe in ihrem Material schnellere Fortschritte als irgend eine Flotte der Welt, ausgenommen die englische, gemacht und sei dabei noch methodischer vorgegangen als diese. Dann weist der Artikel darauf hin, daß England trotz augenblicklicher völliger Sicherstellung des Two Power Standard nicht aufhören dürfe, seine Seemacht weiter auszubauen,

Digitized by Google

denn Ententen wechselten schnell, der Bau und die Ausbildung einer Flotte aber erfordere Jahre. Friedenskonferenzen schließlich machten keinen Eindruck und die Beratungen im Haag würden bestenfalls müßiges Gerede sein.

— Aktive Schlachtflotte. Die Schiffe der Schlachtflotte fuhren in der Rekruten- und Einzelschiffsausbildung fort und hielten zum Teil das erste gefechtsmäßige Schießen ab. Sowohl von den beiden Linienschiffsgeschwadern wie von den Aufklärungsschiffen wurden von Mitte des verflossenen Monats ab Übungen im Verbande vorgenommen. Die Linienschiffe „Mecklenburg", „Wettin" und „Lothringen" und der Panzerkreuzer „Roon" begannen mit den jährlichen Winter-Instandsetzungsarbeiten.

— Schiffe in der Heimat. S. M. S. „Hansa" hat am 26. Oktober in Danzig außer Dienst gestellt.

An Stelle des „Pfeil", welcher am 12. November in Danzig zu einer Grundreparatur die Besatzung auf ein Wachkommando reduzierte, wurde das Panzerkanonenboot „Brummer" am 14. November als Tender für das II. Geschwader in Wilhelmshaven in Dienst gestellt.

Die Artillerieversuchs- bzw. Schulschiffe „Prinz Adalbert" und „Nymphe" waren Anfang November zu Schießübungen in der Nordsee. „Undine" hielt ihre Schießübungen in der Gjenner Föhrde ab.

Die Küstenpanzer „Agir" und „Frithjof" trafen zur Verteidigung der Rekruten Mitte November in Kiel ein.

Der Fischereikreuzer „Zieten" lief Ymuiden (Holland) und Emden an.

Am 20. November stellte die Manöverflottille mit den Torpedobooten „G 108" bis „G 113" und „S 127" bis „S 131" für einen Monat in Dienst.

Die Minensuchdivision hat am 1. November in Cuxhaven für drei Wochen in Dienst gestellt.

Die V. und VII. Halbflottille setzten ihre Übungen in der Ostsee fort. Zur I. Schulflottille vereinigt, liefen sie Anfang November Swinemünde und Neufahrwasser an und kehrten nach Übungen mit den Kreuzern „Vineta" und „München" Mitte desselben Monats nach mehrwöchiger Abwesenheit nach Kiel zurück.

— Kaiserpreis. Der Schießpreis für hervorragende Leistungen im Schießen mit Küstengeschützen ist der II. Matrosenartillerie-Abteilung verliehen worden.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Das Flaggschiff „Fürst Bismarck" beendete seine Dock- und Reparaturarbeiten in Tsingtau und besuchte einige Tage Tschimulpo. Seit dem 6. November liegt der Kreuzer wieder in Tsingtau.

„Niobe" verließ Tsingtau, lief Tschinkiang an und war zuletzt Stationär in Schanghai.

„Leipzig" hat vor Singapore noch Kalkutta, Sabang und Deli (auf Sumatra) besucht. Sie ging am 22. November nach Batavia weiter.

„Iltis" ist nach Verlassen Schanghais den Yangtsekiang aufwärts gedampft und seit dem 14. November in Hankau.

„Jaguar" lag 2 Wochen in Hongkong und hat darauf Pakhoi, Hoihau, Canton und Swatau angelaufen.

„Luchs" war fast 1 Monat Stationär in Hankau. Mitte November besuchte das Kanonenboot Niutschwang und Dalny.

„Tiger" ist von Japan zurückgekehrt und liegt seit Ende Oktober in Tsingtau.

Das Flußkanonenboot „Tsingtau" besuchte wiederholt Wutschau und den Westfluß, „Vaterland" Itschang, Hankau und Nangking, während „Vorwärts" in Schanghai und die beiden Torpedoboote in Tsingtau liegen blieben.

Amerikanische Station. „Bremen" liegt seit Anfang November in St. Thomas.

„Panther" hat Virgin Gorda (Jungferninseln), Antigua (Kleine Antillen), Roseau auf Dominika, St. Pierre auf Martinique, Granada und Curacao aufgesucht.

Digitized by Google

„Falke" beendete seine Überholungsarbeiten in Talcahuano, lief Puerto de Corral und Puerto Montt in Südchile an und ist am 22. November auf dem Rückwege zur ostamerikanischen Küste nach Punta Arenas (Magellanstraße) in See gegangen.

Afrikanische Stationen. „Bussard" blieb während des November in Daressalam mit Reparaturen beschäftigt und wechselte seinen Kommandanten.

„Seeadler" besuchte Zanzibar.

„Sperber" nahm vor Duala seine neue Besatzung an Bord. Die abgelösten Mannschaften traten mit dem Dampfer „Lucie Woermann" die Heimreise an und sind am 1. Dezember in Hamburg zu erwarten. Der Kreuzer wird voraussichtlich demnächst eine Reise nach dem südlichen Teil seines Stationsgebietes antreten.

Australische Station. „Condor" traf von Suva (Fidschi-Inseln) in Apia ein.

„Planet", der zuletzt in Herbertshöhe lag, soll die Vermessung von Neu-Hannover im Anschluß an die seinerzeit von S. M. S. „Möwe" vollendete Vermessung des Nusaarchipels vornehmen. Ende Dezember findet in Simpsonhafen die Ablösung der Besatzung statt. Mit der neuen Mannschaft wird „Planet" zur Überholung von Schiff und Maschine nach Hongkong gehen und auf der Reise dorthin ozeanographische und meteorologische Beobachtungen vornehmen. Für erstere ist die Ostseite der Philippinen besonders wichtig. Nach der Anfang April 1907 zu erwartenden Rückkehr in das deutsche Schutzgebiet sollen die Vermessungen wieder aufgenommen werden.

— Schulschiffe. „Stosch" ging von Corfu nach Alexandrien, „Charlotte" von Piräus nach Volos, „Stein" von Santa Lucia nach Fort de France (Martinique), St. Kitts (Kleine Antillen) und San Juan (Portorico).

— Neubauten. Das Linienschiff „Ersatz Sachsen" ist an die Weserwerft, Bremen, vergeben worden. Diese Werft, welche zur Zeit schon den Panzerkreuzer „Gneisenau" und die beiden Minendampfer „Nautilus" und „B" in Bau hat, erhält damit zum erstenmal den Auftrag auf ein Linienschiff.

Der Bau des letzten der durch den Etat 1906 bewilligten Schiffe, des Tenders für die Artillerieschule in Sonderburg, ist der Aktiengesellschaft Seebeck in Geestemünde übertragen worden. Das Schiff soll bis zum nächsten Sommer fertiggestellt werden.

Mit dem Bau von deutschen Kriegsschiffen bzw. Tendern sind nunmehr neun verschiedene — davon drei Kaiserliche und sechs Privatwerften — beschäftigt.

In diesem Jahr ist von Stapelläufen nur noch der des auf der Germaniawerft in Kiel in Bau befindlichen Linienschiffs „Q", und zwar Mitte Dezember zu erwarten. Der kleine Kreuzer „Ersatz Wacht" (Vulkan, Stettin) wird erst im Februar des kommenden Jahres ins Wasser gelassen, trotzdem aber noch in demselben Sommer zur Ablieferung kommen.

— Hilfeleistung S. M. S. „Hansa". In dem jetzt bekannt gewordenen Urteil des Seeamtes Bremerhaven über die Mitte Mai d. Js. erfolgte und seinerzeit an dieser Stelle behandelte Strandung des Reichspostdampfers „Roon" des Norddeutschen Lloyd in der Japanischen See wird die Rettung des Schiffes zu einem sehr großen Teil der schnellen, energischen und überaus zielbewußten Hilfeleistung durch S. M. S. „Hansa" zugeschrieben. Der Norddeutsche Lloyd hat in Dankbarkeit für die seinem Schiffe gewordene Hilfe der Marine eine Summe von 5000 Mark überreicht, welche nach Genehmigung Seiner Majestät des Kaisers mit dem Einverständnis des Norddeutschen Lloyd der Marinestiftung „Frauengabe Berlin-Elberfeld" zugewendet worden ist.

— Funkenstation Nauen. Die nach dem System Telefunken von der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie gebaute und erst kürzlich in Betrieb genommene größte deutsche Funkenstation Nauen hat bereits sehr gute Resultate gehabt. Nachdem schon Anfang Oktober die „Bremen" des Norddeutschen Lloyd bis auf eine Entfernung von 2400 km (davon 1000 km über Land) empfangen hatte, konnte Mitte November auch

Digitized by Google

der Hamburger Dampfer „Cap Ortegal" in einem Abstand von 2450 km noch Zeichen empfangen. Der eiserne Turm der Station hat eine Höhe von 100 m und trägt eine sechsteilige Antenne, die sich schirmförmig von der Spitze des Turmes in einer Gesamtfläche von etwa 60 000 qm ausbreitet. Man hofft den Wirkungsbereich der Station Nauen bis auf eine Entfernung von 3000 km ausdehnen zu können.

— Schiffbautechnische Gesellschaft. Die 8. Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft fand in den Tagen vom 22. bis 24. November statt. Es wurden u. a. Vorträge gehalten von W. Boveri-Mannheim über „Die Dampfturbine als Schiffsmaschine", Ingenieur Weiß-Charlottenburg über „Kabeldampfer", Dr. ing. Mehlis „Die Dampfüberhitzung und ihre Verwendung im Schiffsbetriebe" und Professor Laas-Charlottenburg über „Entwicklung und Zukunft der großen Segelschiffe". Dem erstgenannten Vortrage wohnte auch Seine Majestät der Kaiser bei. Ein Ausflug nach Stettin zur Besichtigung der Anlagen der Maschinenbau-Aktiengesellschaft „Vulkan" beschloß die diesjährige Tagung.

— Verein deutscher Seeschiffer zu Hamburg. Am 17. November konnte der Verein deutscher Seeschiffer zu Hamburg die Feier seines 25jährigen Bestehens begehen. Der Verein, welcher die „Förderung der Interessen des Standes der Seeschiffer im besonderen und der Seeschiffahrt im allgemeinen" zum Ziele hat, verdient als geschäftsführender Verein des Verbandes deutscher Seeschiffervereine bei dem außerordentlichen Aufschwunge der deutschen Handelsschiffahrt in den letzten Dezennien besondere Beachtung.

— Handelsschiffe der Welt 1906/07. Das vom Bureau Veritas (Internationale Gesellschaft für Schiffsklassifikation) herausgegebene Generalregister der Handelsmarine für das Jahr 1906/07 ist als 37. Jahresband erschienen.

Danach waren vorhanden:

a. Dampfschiffe von 100 Netto-Registertonnen und darüber:

1905/06: Flagge	Anzahl	Netto-Reg.-Tonnen	1906/07: Flagge	Anzahl	Netto-Reg.-Tonnen
Total	14 018	17 799 102	Total	14 656	18 927 258
Englische . . .	6 079	9 273 649	Englische . . .	6 249	9 782 414
Deutsche . . .	1 273	1 884 884	Deutsche . . .	1 351	2 109 550
Amerikanische . .	876	1 188 633	Amerikanische . .	885	1 193 828
Französische . .	577	715 936	Französische . .	586	720 497
Norwegische . .	916	658 235	Norwegische . .	955	716 928
Japanische . . .	502	537 342	Japanische . .	582	611 189

b. Segelschiffe von 50 Netto-Registertonnen und darüber:

1905/06: Flagge	Anzahl	Netto-Reg.-Tonnen	1906/07: Flagge	Anzahl	Netto-Reg.-Tonnen
Total	27 122	7 620 679	Total . . .	26 579	7 550 273
Englische . . .	6 589	1 912 360	Englische . .	6 338	1 807 443
Amerikanische . .	3 765	1 513 178	Amerikanische .	3 695	1 499 035
Norwegische . .	1 647	741 970	Norwegische .	1 570	755 289
Russische . . .	3 243	566 165	Russische . .	3 393	564 901
Französische . .	1 414	517 069	Französische .	1 356	517 697
Deutsche . . .	955	492 411	Deutsche . .	991	516 916

Bemerkenswert ist die Zunahme der unter deutscher Flagge fahrenden Dampf- und Segelschiffe. Ein weiterer Niedergang der Segelschiffahrt ist bei fast allen Ländern mit bedeutender Segelschiffsreederei eingetreten; umsomehr fällt die Ausnahme Deutschlands auf, dessen Zuwachs von über 24 000 Netto-Registertonnen den einzigen sonst vorhandenen, von Norwegen, fast um das Doppelte übertrifft.

Als verloren sind bezeichnet 362 Dampfschiffe und 1049 Segelschiffe (1905/06: 387 bzw. 1164).

Digitized by Google

Interessant sind einige Zahlen über die im Jahre 1905 bzw. 1904 neuerbauten, angekauften und verkauften Dampfschiffe.

Nationalität		Neuerbaut		Angekauft		Verkauft	
		Anzahl	Bruttotonnen	Anzahl	Bruttotonnen	Anzahl	Bruttotonnen
England und Kolonien	1905	593	1 458 558	24	27 174	364	764 786
	1904	605	1 204 903	36	58 210	229	414 186
Deutschland	1905	113	264 904	69	204 264	68	127 545
	1904	107	192 282	29	62 351	56	114 998
Japan	1905	27	25 359	121	259 065	1	3 061
	1904	30	19 041	38	107 896	—	—
Frankreich	1905	26	55 436	34	29 006	22	28 897
Rußland	1905	2	861	35	92 034	16	22 870
	1904	1	92	30	73 092	4	8 962
Italien	1905	9	40 237	23	82 328	9	15 174
Schweden	1905	10	3 113	46	80 738	5	2 828

Aus dieser Zusammenstellung lassen sich Rückschlüsse sowohl auf die schiffbauliche Leistungsfähigkeit der einzelnen Länder wie auch auf die Qualität ihres Schiffsmaterials ziehen. Die enorme Zahl der von Japan im Jahre 1905 anläßlich des ostasiatischen Krieges angekauften Dampfer kontrastiert stark zu der entsprechenden Zahl Rußlands.

— Norddeutscher Lloyd. Auf den australischen und ostasiatischen Linien des Norddeutschen Lloyd sind für das kommende Jahr wesentliche Verbesserungen vorgesehen. Auf der ersteren Linie werden die Dampfer der „Gera"-Klasse, auf der letzteren die bekannten älteren Reichspostdampfer „Bayern" und Sachsen" völlig ausgeschaltet und an ihrer Stelle die neuen Dampfer der Feldherrn-Klasse „York", „Bülow", „Göben", „Kleist von Nollendorf" und der „Prinz Ludwig" eingestellt.

Die Reise von Bremen nach Sydney wird durch diese Materialverbesserung um fast eine Woche, nämlich auf 47 bis 48 Tage, diejenige nach Ostasien um 2 Tage verkürzt. Ebenso wird auch die Verbindung mit Simpsonhafen und Friedrich Wilhelmshafen (Austral-Japan-Linie) wesentlich beschleunigt.

Die Dampfer des Norddeutschen Lloyd werden mit elektrischen Nachtsignalapparaten versehen, die den Schiffen gestatten, Signale nach dem internationalen Signalbuch mit Morsezeichen zu geben. Von der Einrichtung soll möglichst häufig Gebrauch gemacht werden.

— Reederei-Aktiengesellschaft Oceana. Unter der nebenstehenden Firma wird in Hamburg eine neue Frachtdampferlinie ins Leben treten. Es sollen zunächst drei große Turmdeckdampfer gebaut und in der transatlantischen Fahrt beschäftigt werden. Die Firma Doxford & Sons in Sunderland wird die Dampfer liefern, deren Bau seit etwa 10 Jahren ihre Spezialität ist und von denen sie in Mailand nicht weniger als 22 Repräsentanten im Modell ausstellte. Die Baufirma rühmt den Turmdeckdampfern größeren Raumgehalt und größere Seetüchtigkeit bei bequemerer Lösch- und Ladefähigkeit und geringerem Tiefgang nach. Die Dampfer sollen für die Beförderung von Massengütern, wie Getreide, Holz usw. besonders ökonomisch sein.

Digitized by Google

England. Im Vordergrunde des Interesses steht die Ende letzten Monats angekündigte Neuorganisation der Flotte. Die Presse beschäftigt sich außerordentlich lebhaft mit der Frage, ob die geplanten Änderungen tatsächlich eine Erhöhung der Schlagfertigkeit der Flotte bedeuten, wie es der Erlaß der Admiralität verkündet, oder ob sie eine Herabsetzung der Kriegsbereitschaft zur Folge haben werden. Bisher gibt die Mehrzahl der Blätter der Admiralität recht und billigt ihre neuen Pläne; eine Anzahl konservativer Zeitungen bekämpft jedoch die angekündigten Reformen auf das heftigste, stellt die beabsichtigte Verminderung der aktiven Verbände als eine schwere Gefahr für das Land hin und bringt der Home Fleet wenig Vertrauen entgegen. Die vom „Daily Graphic" gebrachten Aufsätze „The Needs of the Navy" wurden bereits im Novemberheft erwähnt. Ihm schließen sich an der „Standard", der mehrere Artikel unter der Überschrift „A Cheap Navy" veröffentlichte, und der „Spectator", der die Veröffentlichung einer Reihe von Aufsätzen „The State of the Navy" begonnen hat. In ersteren wird das Sparsystem der Admiralität angegriffen, welches bereits zu einer erheblichen Verminderung der Schlagfertigkeit der Flotte geführt habe; in letzteren werden die Reformen der Admiralität zum großen Teil als übereilt hingestellt, und der Admiralität wird vorgeworfen, daß sie nur das willenlose Werkzeug des Admirals Fisher sei, „a one man show".

Auch im Parlament ist die geplante Neuorganisation Gegenstand mehrfacher Anfragen von seiten von Unterhausmitgliedern gewesen. Die Regierung hat jedoch nur ausweichende Antwort erteilt oder auch die Auskunft verweigert, mit der Begründung, daß die Erwägungen der Admiralität noch nicht abgeschlossen seien und daher Auskunft über Einzelheiten verfrüht sein müsse. Die Neuorganisation werde nicht vor Schluß der Lagos-Manöver (Februar 1907) zur Einführung gelangen.

Als eine außergewöhnliche Maßnahme muß es bezeichnet werden, daß die Admiralität zur Prüfung der wichtigsten Fragen, die mit den beabsichtigten Organisationsänderungen im Zusammenhange stehen, eine Anzahl von Admiralen der Front zu einer Sitzung nach London berief. Es wurden zugezogen: die drei Stationschefs in den heimischen Kriegshäfen, die Chefs der drei Reservedivisionen, der Chef der Kanalflotte, der Kontreadmiral (D) und verschiedene Flaggoffiziere, welche im nächsten Frühjahr Kommandos auf der Flotte erhalten werden. Die Ansichten der Chefs der atlantischen Flotte und der Mittelmeerflotte über die zur Beratung gestellten Fragen waren vorher schriftlich eingeholt worden.

Was die Stärke und Zusammensetzung der einzelnen Verbände nach Durchführung der Neuorganisation betrifft, so läßt sich auch ohne das Vorhandensein amtlicher Erklärungen aus den zahlreichen übereinstimmenden Zeitungsmeldungen ein ungefähres Bild darüber entwerfen, wie die einzelnen Linienschiffsklassen auf die Flotten wahrscheinlich verteilt werden. Die wichtigsten Änderungen werden sein: die Zuteilung der ganzen „King Edward"-Klasse zur Kanalflotte, die Überführung von sechs Schiffen der „Royal Sovereign"-Klasse zur Spezialreserve und die Ausrangierung aller Linienschiffe, die sich zur Zeit noch in der Spezialreserve befinden.

Die Zusammensetzung der Linienschiffsverbände wird von „Tribune" neuerdings, wie folgt, angegeben:

Kanalflotte.		Atlantische Flotte.	
„King Edward"-Klasse	8	„Duncan"-Klasse	5
„Lord Nelson"-Klasse	2[1])	„Majestic"-Klasse	1
„Majestic"-Klasse	4	„Swiftsure"-Klasse	2
	14		8[2])

[1]) Bis zur Fertigstellung dieser Schiffe wahrscheinlich 2 der „Majestic"-Klasse.

[2]) Entgegen der bisherigen Annahme, daß die Atlantische Flotte nur 6 Schiffe zählen werde.

Digitized by Google

Mittelmeerflotte.

„Formidable"-Klasse	. . . . .	6

Heimatflotte.

Flaggschiff:	„Dreadnought"	1
I. Geschwader:	„Canopus"-Klasse	6
II. Geschwader:	„Formidable"-Klasse	2
	„Majestic"-Klasse	4
	„Royal Sovereign"-Klasse . .	2
		15[1])

[1]) Bis zur Fertigstellung der „Lord Nelson"-Klasse 13.

Zur Spezialreserve, deren Schiffe mit einer „Skeleton crew" besetzt werden, treten dann: „Renown" 1, „Barfleur"-Klasse 2, „Royal Sovereign"-Klasse 6, „Trafalgar"-Klasse, „Hood" 3, zusammen 12 Linienschiffe.

Über die Zusammensetzung der Kreuzergeschwader sind weniger übereinstimmende Nachrichten bekannt geworden. Von Panzerkreuzern werden gehören: zum I. Kreuzergeschwader 4, zum II. Kreuzergeschwader 4, zum III. Kreuzergeschwader 4, zum IV. Kreuzergeschwader 3, zur China-Station 3, zusammen 18 Panzerkreuzer.

Mithin werden bei einem Bestande von 28 fertigen Panzerkreuzern 10 (4 als ständiges Kreuzergeschwader der Heimatflotte) zur Heimatflotte treten. Diese Zahl wird sich jedoch bald (nach Fertigstellung der Kreuzer der „Warrior"-Klasse) auf 14 erhöhen.

Über die Fragen, die nun weiterhin von größtem Interesse sind, nämlich: wie stark die Stammbesatzungen der Schiffe der Heimatflotte und wie stark die Skelettbesatzungen der Schiffe der Spezialreserve sein werden, welchen Bereitschaftsgrad mithin die neu gebildeten Reserveformationen darstellen werden, läßt sich zur Zeit weder sicheres noch wahrscheinliches sagen. Gerade diese Fragen bedürfen zu ihrer Lösung der eingehendsten Prüfung und der langwierigsten Vorarbeiten seitens der englischen Admiralität, und es ist kaum anzunehmen, daß einzelne in der Presse ausgesprochene Ansichten das Richtige treffen.

— Personal. Es schieden aus dem aktiven Dienste: Admiral Sir A. Markham, Vizeadmiral Sir Ch. Campbell, Vizeadmiral W. Marrack, letzterer auf seinen Antrag unmittelbar nach Beförderung zu dieser Charge.

Es wurden befördert: Vizeadmiral Lord Charles Beresford zum Admiral; Kontreadmirale Durnford, Chef der Kapstation, und Langley zu Vizeadmiralen; Kapitäne zur See Jackson, Colville und Farquhar zu Kontreadmiralen.

Es traten neue Dienststellungen an: Kontreadmiral Robinson als Oberwerftdirektor in Portsmouth; Kontreadmiral Login als Chef der Portsmouth-Reservedivision; Kontreadmiral Callaghan als dritter Admiral der Kanalflotte.

Nachstehende Personalveränderungen, die nach Durchführung der Neuorganisation im Frühjahr 1907 eintreten sollen, werden amtlich bekannt gegeben: Es werden: Admiral Sir D. Bosanquet Stationschef in Portsmouth; Admiral Lord Ch. Beresford Chef der Kanalflotte; Vizeadmiral Sir Ch. Drury Chef der Mittelmeerstation; Vizeadmiral Sir A. Curzon-Howe Chef der atlantischen Flotte; Vizeadmiral Sir W. May zweiter Seelord der Admiralität; Vizeadmiral Sir R. Custance zweiter Admiral der Kanalflotte; Kontreadmiral Bridgeman Chef der neu gebildeten Heimatflotte; Kontreadmiral Winsloe vierter Seelord der Admiralität; Kontreadmiral Prinz Ludwig Alexander von Battenberg zweiter Admiral der Mittelmeerflotte; Kontreadmiral Adair Chef des II. Kreuzergeschwaders; Kontreadmiral Fisher Oberwerftdirektor in Malta; Kontreadmiral Inglefield Chef des IV. Kreuzergeschwaders; Kontreadmiral Croß Chef des Kreuzergeschwaders der neuen Heimatflotte.

Digitized by Google

Schwere Meutereien der in den Royal Naval Barracks zu Portsmouth einquartierten Heizer ereigneten sich am 4. und 5. November. Die Vorgänge selbst sind auch in der deutschen Tagespresse so eingehend geschildert worden, daß sie an dieser Stelle nur kurz erwähnt zu werden brauchen. Am 4. November (Sonntag) liefen bei der Abendmusterung im Hofe der Kasernen, da es heftig regnete, die Heizer auseinander, ohne den Befehl zum Wegtreten abzuwarten. Der aufsichthabende Offizier ließ sie in einem Turnschuppen wieder antreten und gab, angeblich weil er eine Ansprache halten wollte, den vorderen Gliedern den Befehl, niederzuknieen. Der Befehl rief heftiges Murren und Widerspruch hervor, wurde aber allmählich doch von allen, bis auf einen Heizer, ausgeführt. Leutnant Collard ließ dann wegtreten und nur den einen Heizer in Haft setzen. Als am Abend die Kantine geschlossen werden sollte, brachen heftige Ruhestörungen aus, die Heizer zertrümmerten die Einrichtung der Kantine und vieler Wohnräume, zogen auf den Kasernenhof und gebärdeten sich derartig aufrührerisch, daß alarmiert werden mußte. Es gelang erst spät in der Nacht, nachdem eine starke Abteilung der Royal Marines auf dem Platze erschienen war und viele der Rädelsführer in Haft genommen waren, die Heizer zur Ruhe zu bringen. Die Leute gehorchten aber dem vom Kommodore Stopford gegebenen Befehle, auf ihre Quartiere zu gehen, erst dann, als dieser ihnen versprochen hatte, die arretierten Leute aus der Haft zu entlassen. Obgleich am nächsten Tage alles ruhig erschien, nachdem der Kommodore die Beschwerden der Heizer entgegengenommen und ihnen eingehende Untersuchung zugesagt hatte, brachen am Abend des 5. die Unruhen in noch stärkerem Maße aus. Diesmal scheinen die Unruhestifter beurlaubte Heizer gewesen zu sein, denen sich der Mob anschloß. Ein großer Volkshaufe lärmte auf den Straßen vor den Kasernen, suchte in die Kasernenhöfe einzudringen und wendete sich in seiner Wut besonders gegen die Offizierswohnungen. Die aufrührerische Stimmung übertrug sich von der Straße her sofort auf die in den Kasernen befindlichen Heizer, und es spielten sich wieder wüste Szenen der Insubordination ab, die erst ihr Ende fanden, als wieder Marineinfanterie angerückt war, die im Verein mit der Polizei zuerst die Straßen säuberte und dann die Heizer in den Kasernenhöfen in Gruppen trennte und schließlich zur Ruhe brachte. Im ganzen sind an den Unruhen etwa 400 bis 500 Heizer beteiligt gewesen.

Auf mehrere Interpellationen im Unterhause gab der Parlamentssekretär der Admiralität bisher folgende Auskunft: 1. Die elf Rädelsführer werden vor ein Kriegsgericht gestellt; 2. ein Kriegsgericht wird über die gegen den Leutnant Collard erhobenen Anklagen entscheiden; 3. es wird eine Denkschrift herausgegeben werden, in der die Vorkommnisse eingehend auseinandergesetzt werden sollen.

Man wird die Ergebnisse der Untersuchung abwarten müssen, um ein Urteil über die Bedeutung und den Charakter der Unruhen fällen zu können, die ohne Zweifel die schwersten von allen seit 100 Jahren in der englischen Marine vorgekommenen sind.

— Geschwadertätigkeit. Kanalflotte und I. Kreuzergeschwader. Die Kanalflotte hielt sich vom 18. Oktober bis 5. November in der Bantry-Bai auf, wo u. a. Torpedoschießübungen und Ausschiffungen der Besatzungen zu Marschübungen und Landmanövern stattfanden. Am 17. November traf die Flotte (neun Linienschiffe und zwei geschützte Kreuzer) über Foynes und Blacksod-Bai in Lamlash ein, von wo aus sie am 28. November die Rückfahrt nach Portland antreten soll.

Das zur Kanalflotte gehörende Linienschiff „Glory", das wegen größerer Reparaturen in Portsmouth zurückgeblieben war, wurde am 31. Oktober durch das zur Portsmouth-Reservedivision gehörende Linienschiff „Mars" ersetzt. Dieser Ersatz eines reparaturbedürftigen Schiffes der aktiven Flotte durch ein seebereites Schiff der Reservedivision stellt die erstmalige Anwendung der Bestimmungen dar, die in dem Erlaß der Admiralität vom 23. Oktober d. Js. über den Austausch von Schiffen gegeben sind.

Am 12. Dezember sollen Kanalflotte und I. Kreuzergeschwader eine Übungsreise nach der spanischen und portugiesischen Küste antreten. Hier werden sie voraussichtlich,

Digitized by Google

wie auch im letzten Jahre, bis zum Beginn der für Februar 1907 geplanten taktischen Manöver der vereinigten Kanal-, atlantischen und Mittelmeerflotte verbleiben.

Atlantische Flotte und II. Kreuzergeschwader. Die atlantische Flotte erledigte im Oktober das gefechtsmäßige Schießen.

Für „Magnificent" trat „Africa" zur Flotte; im Dezember wird „Victorious" durch „Hibernia" ersetzt. Die Flotte besteht dann ausschließlich aus Schiffen der „King Edward"-Klasse.

Die Beschädigungen, die „Dominion" in den kanadischen Gewässern erlitten hat (siehe Oktoberheft), stellten sich beim Docken in Bermuda als so erheblich heraus, daß die Admiralität anordnete, in Bermuda nur eine Notreparatur vorzunehmen, soweit sie für eine sichere Überfahrt nach England notwendig ist.

Fünf Panzerkreuzer des II. Kreuzergeschwaders („Cornwall" blieb zurück) verließen Gibraltar am 1. November, um an der Küste von Sardinien Übungen, darunter das gefechtsmäßige Schießen, vorzunehmen. Die Kreuzer trafen nach 3tägigem Aufenthalt in Malaga am 8. November in der Aranci-Bai ein. Am 1. Dezember wird das Geschwader in Gibraltar zurückerwartet.

Zur Weihnachtsbeurlaubung der Besatzungen werden die Schiffe ihre Heimathäfen aufsuchen.

Mittelmeerflotte und III. Kreuzergeschwader nahmen in Malta gefechtsmäßige Schießübungen und Reparaturen vor.

„Prince of Wales" ist nach Beendigung der Reparatur wieder zur Flotte getreten. „Leviathan", das Flaggschiff des III. Kreuzergeschwaders, wird Ende November durch die zur Portsmouth-Reservedivision gehörende „Bacchante" abgelöst. Gleichzeitig übernimmt auch Kontreadmiral Sir H. Barry vom Kontreadmiral Sir H. Lambton das Kommando des Geschwaders.

IV. Kreuzer- (Schul-) Geschwader. Die drei Panzerkreuzer sind nach kurzem Aufenthalt in Villagarcia, Vigo und Las Palmas am 20. November in Gibraltar eingetroffen.

Aktive Zerstörerflottillen. Die Zerstörer der drei Flottillen haben sich nach Ausführung von Reparaturen in Portland wieder versammelt.

Reservedivisionen. Die im Oktoberheft als für den November bevorstehend gemeldete Inspizierung der Schiffe der drei Reservedivisionen auf der Reede von Spithead durch die Lords der Admiralität ist aufgegeben. Die Schiffe der Sheerneß-Chatham-Reservedivision haben bereits die Winterliegeplätze in den Bassins der Werft Chatham eingenommen.

Auslandsgeschwader. Das Chinageschwader traf am 22. Oktober, von Wei-Hai-Wei kommend, in Hongkong ein. Ende November soll es nach Singapore abgehen. Hier treffen gleichzeitig die Chefs der ostindischen und australischen Station ein, um, wie alljährlich, mit dem Chef der Chinastation, dem sie im Kriegsfalle unterstellt sind, Besprechungen abzuhalten.

„Highflyer", der am 6. November in Devonport die Besatzung auffüllte, um „Fox" in Ostindien abzulösen, hat einer notwendigen Maschinenreparatur wegen die Ausreise aufschieben müssen.

— Artillerie. Die Resultate des Gunlayers' Test 1906 sind amtlich bekannt gegeben worden. Nachstehend sind die fünf besten und die fünf schlechtesten Schiffe aufgeführt: a) Die besten: 1. Panzerkreuzer „Drake", II. Kreuzergeschwader; 2. Linienschiff „King Edward VII.", atlantische Flotte; 3. Panzerkreuzer „Cumberland", II. Kreuzergeschwader; 4. Linienschiff „Formidable", Mittelmeerflotte; 5. Linienschiff „Hindustan", atlantische Flotte. — b) Die schlechtesten: 1. Linienschiff „Glory", Kanalflotte; 2. Linienschiff „Ocean", Kanalflotte; 3. Linienschiff „Goliath", Kanalflotte; 4. Kleiner geschützter Kreuzer „Forte", Kapgeschwader; 5. Linienschiff „Illustrious", Kanalflotte.

Digitized by Google

Die Hauptbedingungen des Annual Test of Gunlayers sind nach Zeitungsnachrichten folgende:

Entfernung	1260 bis 1440 m,
Fahrt des schießenden Schiffes . . .	12 Seemeilen für alle Schiffe,
Scheibe (verankert)	6,6 m × 5,1 m, schwarzes bull's-eye 0,9 m im Durchmesser.

Nur Scheibentreffer werden berechnet.

Während des Anlaufs beträgt die Feuererlaubnis für 15 cm-Geschütze und darunter 1 Minute, für 19 cm-Geschütze 2 Minuten, für 23,2 cm-Geschütze 2½ Minuten, für 30,5 cm-Geschütze 3 Minuten.

Für jedes Geschütz findet ein Anlauf statt. Das Innehalten des richtigen Abstandes von der Scheibe wird durch Auslegen von Bojen erleichtert.

Wie der „Western Daily Mercury" berichtet, sind die schlechten Schießergebnisse, die bei dem Verbandschießen eines Teils der Kanalflotte gegen das alte Kanonenboot „Landrail" erzielt wurden (siehe Oktoberheft), dadurch zu erklären, daß es den im Mars stationierten „Spotters" unmöglich war, die Aufschläge der Schüsse des eigenen Schiffs von den Schußaufschlägen der anderen Schiffe zu unterscheiden. In Zukunft soll nun versuchsweise so verfahren werden, daß sich zunächst ein Schiff (Flaggschiff) einschießt und hierauf die erschossene Entfernung und Seitenverbesserung an die übrigen Schiffe des Verbandes signalisiert. Letztere dürfen erst das Feuer eröffnen, wenn sie die erwähnten Angaben erhalten haben.

Die Admiralität beabsichtigte, Schießversuche gegen das bei Lundy Island gestrandete Linienschiff „Montagu" abzuhalten, um die Wirkung von neuen Geschoßarten gegen modernen Panzer festzustellen. 30,5 cm- und 23,2 cm-Panzergeschosse mit Kappe sollten mit besonderen Ladungen von einem Schiff der „King Edward VII."-Klasse verfeuert werden. Auf eine Eingabe des Besitzers der Insel hin ist aber von der Durchführung der Versuche Abstand genommen worden. Dagegen scheinen Sprengungen an dem Wrack vorgenommen zu sein, um, wie es heißt, noch brauchbare Maschinenteile, Torpedorohre, Dynamomaschinen usw. bequemer bergen zu können.

Eine neue Geschoßkonstruktion ist einer erfolgreichen Probe unterzogen worden. Das Geschoß hat vorn an Stelle einer scharfzulaufenden Spitze eine becherförmige Aushöhlung. Eine 15 cm-Granate dieser Art soll einen 280 mm starken Panzer durchschlagen haben.

— Torpedowesen. Ende Oktober hielt die Kanalflotte in der Bantry-Bai Torpedo-Schießübungen im Verbande ab. Die Flotte war in zwei etwa gleich starke Geschwader eingeteilt, die sich bei unbekannter Fahrt mit Gegenkurs auf etwa 16 hm in Kiellinie passierte. Es wurden drei Anläufe gemacht; jedes Schiff feuerte auf das Schiff mit entsprechender Nummer in der gegnerischen Linie. Die Treffergebnisse sollen sehr gut gewesen sein, jedoch gingen vier (nach anderer Nachricht zehn) Torpedos verloren.

— Minenwesen. Wichtige Änderungen stehen, einer Meldung der „Tribune" zufolge, auf dem Gebiete des Streuminenwesens bevor. Nachdem der Kreuzer „Iphigenia" zum Streuminenschiff umgebaut worden ist und im Laufe des Jahres zahlreiche Versuche ausgeführt hat, — er war bisher der Torpedoschule in Portsmouth zugeteilt — sollen drei weitere Kreuzer derselben Klasse („Apollo"-Klasse) mit Einrichtungen zum Werfen von Streuminen versehen worden sein. Zu Beginn des nächsten Jahres nun sollen diese vier Streuminenschiffe derart auf die drei Kriegshäfen verteilt werden, daß in Portsmouth und Devonport je eins, in Sheerneß-Chatham zwei stationiert werden. Jeder der Kreuzer soll den Kern einer Streuminenabteilung bilden, zu der außerdem noch ein bis zwei Handelsschiffe gehören sollen. Später werden angeblich noch weitere Abteilungen in Malta und Gibraltar hinzutreten. Diese gesamte „mining flotilla" soll

Digitized by Google

dem besonderen Kommando eines Kapitäns zur See unterstellt werden, ähnlich wie die gesamten Torpedoboots- und Unterseebootsstreitkräfte zur Zeit dem Rear-admiral (D) unterstehen.

— Unterseeboote. Unterseeboot „C 1" ist von Vickers in Barrow abgeliefert worden und unter Begleitung des Kanonenbootes „Hazard" in Portsmouth eingetroffen.

Von den acht im diesjährigen Etat vorgesehenen Unterseebooten sind sechs bei der Firma Vickers in Bestellung gegeben. Die beiden übrigen werden auf der Werft in Chatham erbaut werden. Anfänglich war angenommen worden, daß alle acht auf Staatswerften gebaut werden würden.

— „Dreadnought". Zur Zeit wird an dem inneren Ausbau des Schiffes mit möglichster Beschleunigung gearbeitet. Es ist offenbar noch viel zu tun, ehe es als ganz fertiggestellt gelten kann. Man hat die Stammbesatzung vorläufig ausgeschifft, das Schiff gilt aber trotzdem als in Reserve in Dienst befindlich. Die Indienststellung mit voller Besatzung wird am 11. Dezember erfolgen. Das Schiff soll zunächst in keinen Verband eingestellt werden, sondern für die Dauer von etwa 6 Monaten alleinfahrend eingehende Erprobungen der Maschinenanlage vornehmen und Schießversuche ausführen, deren Ergebnisse man noch nutzbringend beim Bau der neuen Linienschiffe verwerten zu können hofft. Eine Verwendung des Schiffes in der Home Fleet, die ja in der Zwischenzeit gebildet werden wird, kommt also offenbar erst nach Erledigung dieser zweiten Reihe von Probefahrten in Frage.

Auf einige Schwierigkeiten ist man scheinbar bei der Aufstellung der siebenundzwanzig 7,6 cm-SK. gestoßen. Man hat anfänglich wohl beabsichtigt, diejenigen dieser Geschütze, die auf der Back und auf dem Achterdeck zur Torpedobootsabwehr dienen sollen, in leicht transportierbaren Lafetten zu montieren. Zum Freimachen des Schußfeldes für die schweren Geschütze mußten dann die 7,6 cm-SK. samt Lafetten aus dem Wege geschafft werden. Da sie hierbei natürlich leicht beschädigt werden können und das Wiederaufstellen der Geschütze im Bedarfsfalle viel Zeit erfordert, will man versuchen, eine Art Verschwindlafette einzuführen.

Bei dem Versuche, drei 7,6 cm-Geschütze auf jedem der 30,5 cm-Türme aufzustellen, hat sich ergeben, daß die Geschütze zu nahe aneinanderstehen und sich gegenseitig zu sehr beim Schießen behindern würden.

— Probefahrten. Der Panzerkreuzer „Achilles" des „Warrior"-Typs hat Anfang November die Probefahrten beendet. Nachstehend die Ergebnisse:

	Ind. Pferdestärken:	Kohlenverbrauch:	Geschwindigkeit:
bei der 30stündigen Fahrt mit $^1/_5$ der Maschinenkraft	4 882	0,85 kg	14,6 Sm
bei der 30stündigen Fahrt mit $^4/_5$ der Maschinenkraft	16 009	0,84 kg	21,58 Sm
bei der 8stündigen Volldampffahrt	23 275	0,91 kg	23,27 Sm

Der Küstenzerstörer „Cricket" (bei J. S. White, Cowes, gebaut), erreichte bei der achtstündigen Volldampfprobe eine Geschwindigkeit über 27 Seemeilen. Nach dem Ölverbrauch wird bei vollen Tanks (41 Tonnen) ein Aktionsradius von 1450 Seemeilen errechnet.

— Neubauten. Die Kiellegung der beiden auf den Staatswerften zu Portsmouth und Devonport zu erbauenden Linienschiffe der „Dreadnought"-Klasse soll wahrscheinlich am 1. Januar 1907 stattfinden. Für das dritte Linienschiff, das nach dem Etat 1906/07 auf Stapel zu legen ist, sind nunmehr Angebote von acht Privatfirmen eingefordert worden.

Die Bestellung der Panzerplatten für die drei Linienschiffe ist Mitte November erfolgt. Die Lieferungen im Gesamtwert von etwa 30 Millionen Mark sind auf fünf Firmen verteilt worden.

Digitized by Google

Aus der Antwort des Marinesekretärs auf eine diesbezügliche Anfrage im Unterhaus kann geschlossen werden, daß mindestens eins der im Etat 1907/08 zu fordernden „armoured ships“ ein Panzerkreuzer sein wird. Der Bau der beiden im Etat 1906/07 vorgesehenen Hochseezerstörer ist an die Firmen White & Co. in Cowes und Thornycroft in Chiswick vergeben worden.

Der Strelk der Arbeiter der Clyde-Werften ist nach siebenwöchiger Dauer am 21. November durch Wiederaufnahme der Arbeit beendet worden.

— Havarien. Der große Kreuzer „Terrible“, der einen Ablösungstransport nach China gebracht, verlor auf der Rückreise kurz vor Ankunft in Singapore aus nicht aufgeklärter Ursache die Steuerbordschraube und hat die weitere Fahrt bis nach Malta mit einer Schraube zurückgelegt.

— Ausrangierte Schiffe. Das Vermessungsschiff „Goldfinch“ ist, weil nicht mehr verwendungsfähig, ausrangiert worden. Als Ersatz wird das Kanonenboot „Mutine“ in Chatham für den Vermessungsdienst eingerichtet.

— Kohlenübernahme. Einen neuen Kohlenrekord hat „Duke of Edinburgh“ (II. Kreuzergeschwader) geschaffen. Er nahm in Gibraltar nur mit der eigenen Besatzung 1420 Tonnen Kohlen aus Prähmen über, mit einem Durchschnitt von 316 Tonnen pro Stunde; die beste stündliche Leistung war 400 Tonnen.

— Spezialschiffe. Das neue Werkstattschiff „Cyclops“ (11 000 Tonnen), zur Zeit auf der Werft von Laing & Sons in Sunderland in Bau, wird außer Schmiede-, Kupferschmiede-, Büchsenmacher- und elektrischen Werkstätten eine Gießerei erhalten. Ein fahrbarer Kran soll rings um das Schiff herumlaufen, um schwere Reparaturgegenstände übernehmen zu können. Die Besatzung soll etwa 300 Mann betragen.

— Unterwasser-Glockensignale. Am 30. Oktober fanden zwischen dem Panzerkreuzer „Antrim“ und dem Torpedokanonenboot „Spanker“ Versuche über die Hörbarkeit von Unterwasser-Glockensignalen statt. Auf dem Kreuzer war ein Apparat der American Submarine Signal Company angebracht, „Spanker“ trug die an einer Kette aufgehängte, pneumatisch betätigte Glocke. Es wurde festgestellt, daß die Glocke auf eine Entfernung von 16 Seemeilen gehört werden konnte, von 10 Seemeilen an konnte die Peilung, in der sich das Kanonenboot befand, genau festgestellt werden. Weitere Versuche sollen nunmehr von Unterseebooten aus angestellt werden, für die die neue Einrichtung besonders wertvoll werden kann.

— Häfen und Werften. Die beiden neuen Trockendocks im „Grand Harbour“ in Malta (240 m bzw. 170 m lang) sind fertiggestellt. Das längere Dock kann durch Einschieben eines Verschlußpontons auch als Doppeldock benutzt werden. Am 15. November legte Lord Selborne den Grundstein für das im Kriegshafen von Simonstown zu bauende Trockendock, das eine Länge von 230 m erhalten soll.

Frankreich. Wie schon bekannt, hat M. Thomson in dem neuen Ministerium Clémenceau die Verwaltung des Marineministeriums behalten. Durch Abkommen mit dem Handelsminister ist vereinbart worden, daß dieser alle die Handelsinteressen der Kauffahrtei betreffenden Angelegenheiten bearbeiten wird, während dem Marineminister die Schiffahrtspolizei und die Kontrolle des seefahrenden Personals bleibt.

Aus dem Programm, mit dem das neue Kabinett am 5. November sich den gesetzgebenden Körperschaften vorstellte, ist folgende Stelle hervorzuheben: „Wie könnten wir abrüsten, d. h. mit eigenen Händen die höchste Gewähr unserer Unabhängigkeit zerstören, solange der Friede der zivilisierten Welt auf der Stärke der Waffen beruht?

Digitized by Google

Bis zu dem glücklichen, aber ungewissen Tage, an dem die Form des Verhaltens der Völker gegeneinander geändert werden kann, ist unsere erste Pflicht gegen das Vaterland, seine Verteidigungskraft in keinem Stücke schwächen zu lassen. Zu dieser gehören auch unsere internationalen Verständigungen." Es wird dann unter anderem die Vorlage eines Gesetzentwurfs angekündigt, der die Kriegsgerichte aufheben soll; nur rein militärische Vergehen sollen fortan von den Befehlshabern, alle übrigen von den bürgerlichen Gerichten geahndet werden.

Die Marinekommission der Kammer hat nun doch mit allen gegen die Stimme des Berichterstatters Michel die unveränderte Ausführung des Finanzgesetzes vom Jahre 1905, d. h. die gleichzeitige Inbaunahme der sechs für 1906 geforderten Linienschiffe beantragt, nachdem der Finanzminister Caillaux sich mit dem Marineminister Thomson über die Verteilung der Ausgaben dahin verständigt hat, daß sie von 1906 an noch auf fünf Jahreshaushalte ausgedehnt werden und daß der Anteil der nächsten Jahre etwas geringer, der letzten etwas höher wird. Die Annahme durch die gesetzgebenden Körperschaften erscheint gesichert, nachdem die Besprechung der Interpellationen Michel und Bienaimé über die schwebende Frage zur Annahme einer Tagesordnung führte, in der die Kammer mit 393 gegen 112 Stimmen die Erklärungen des Marineministers billigt und das Vertrauen zur Regierung ausspricht, daß sie die Schiffsbauten entsprechend dem Finanzgesetz vom Jahre 1905 ausführen werde.

Wenn damit nun auch der gleichzeitige Bau der sechs Linienschiffe gesichert sein dürfte, so läßt sich doch eine Verzögerung der Fertigstellung um fast 2 Jahre schon jetzt vorhersehen. Noch hat der Bau nicht begonnen, die Bauzeit ist nach obigem, anstatt auf 4, auf 5 Jahre angesetzt, der Eintritt der Schiffe in die Front dürfte daher vor 1912 nicht zu erwarten sein.

Das Verhalten der Budgetkommission in dieser Angelegenheit gab den beiden Ministern Veranlassung, eine gesetzliche Form dafür zu suchen und den Kammern zur Genehmigung zu unterbreiten, die für die Zukunft Gewähr dafür bietet, daß die bewilligten Neubauten auch wirklich ausgeführt werden können.

Im übrigen wird zur Herstellung des Gleichgewichtes im Staatshaushalte für das Jahr 1907 die Aufnahme einer Anleihe von 195 Millionen Mark nötig, die allerdings größtenteils für außerordentliche einmalige Ausgaben bestimmt ist.

— Personal. Dem als Erbauer verschiedener Untersee- und Tauchboote bekannten Chefingenieur 1. Klasse Laubeuf ist die erbetene Entlassung aus dem Marinedienst erteilt worden.

In Zukunft wird die Beurlaubung von Marineoffizieren zur Kauffahrtei oder maritimen Industrie auf die Zeit von 3 Jahren beschränkt, während deren der Beurlaubte außerhalb des Etats steht und alle Rechte auf Beförderung verliert. Er kann nach 1 Jahre wieder eingeordnet werden.

— Organisation. In Saigon ist eine Heizerschule zur Ausbildung von eingeborenen Heizern für die Marine eingerichtet worden. Die Ausbildungszeit dauert 6 Monate. Davon wird der erste zur allgemeinen beruflichen Ausbildung und zum Erlernen der französischen Sprache verwendet werden, im zweiten Monat werden die Schüler auf den Dampfern des Ausrüstungsressorts, im dritten und vierten auf den Booten der 1. Torpedobootsflottille als Hilfsheizer verwendet. Haben sie in einer Prüfung ihre Geeignetheit erwiesen, so bleiben sie noch 2 Monate auf der Flottille und werden nach Bestehen einer zweiten Prüfung zu Heizern ernannt.

— Ergänzung der Funkentelegraphisten. Das Personal zur Bedienung der Funkentelegrapheneinrichtungen der französischen Flotte ergänzt sich ausschließlich aus Leuten mit dem Torpedomatrosenzeugnis.

Die Geeignetheit zum Funkentelegraphisten kann nach Bestehen einer Prüfung ausgesprochen werden:

Digitized by Google

1. Für Anwärter aus der Torpedoschule, die hier einen besonderen Lehrgang in der Funkentelegraphie durchgemacht haben;

2. für geeignete Torpedomannschaften, die an den Funkspruchstellen der Geschwader ausgebildet sind;

3. vorderhand auch für Torpedomatrosen, die in den Funkspruchstellen an Land Dienst getan haben.

Die Prüfung soll Kenntnis der Dienstvorschrift, der praktischen Handhabung, Lesen von Streifen und nach Gehör nachweisen.

Nach Bestehen der Prüfung kann das Personal zum Wettbewerb für den Besuch des Lehrganges für Vorstände von Funkspruchstellen zugelassen werden, wenn es ununterbrochen 9 Monate in Stellungen von Hilfsfunkentelegraphisten in einem heimischen Geschwader oder 1 Jahr auf Küstenfunkspruchstellen tätig gewesen ist und sich als geeignet erwiesen hat.

Die Lehrgänge beginnen am Ersten jedes Vierteljahrs in Toulon und Brest, dauern ein Vierteljahr und umfassen die Kenntnis der gesamten Funkspruchdienstanweisungen nebst Einführung in die Elektrizitätslehre, Bedienung der Apparate unter allen Verhältnissen, Ablesen nach Gehör und Aufnahme am Empfänger, laufende Ausbesserung, Entdeckung von Fehlern, Anfertigung eines Fritters und einer Röhre, eines Ersatzisolators, einer Antenne.

Die mit Erfolg Geprüften erhalten das Zeugnis als Vorsteher einer Funkspruchstelle, das 5 Jahre gültig ist und durch Wiederholung des Lehrganges erneuert werden kann. Es erlischt bei Beförderung zum Maaten außer für Lehrer am Funkspruchlehrgang.

Als Abzeichen tragen die Vorsteher von Funkspruchstellen ein goldgesticktes, die Funkentelegraphisten ein rotgesticktes Abzeichen auf dem linken Oberarm, erstere erhalten eine tägliche Zulage von 0,16 Mark, die Obermatrosen 0,24 Mark.

Jede Funkspruchstelle an Bord wird von vier Mann besetzt, die über den Etat eingeschifft sind: zwei Obermatrosen oder Matrosen mit Vorstandszeugnis, davon einer als Vorstand, ein Obermatrose und ein Matrose als Hilfstelegraphisten; sie gehen in zwei Wachen.

— Die fertige Flotte. Panzerkreuzer „Kléber" ist am 25. Oktober aus dem Mittelmeergeschwader ausgeschieden und der Werft Toulon zur Instandsetzung überwiesen.

Das Mittelmeergeschwader kehrte am 31. Oktober von Korsika nach Toulon zurück und lief am 6. November wieder aus, wurde aber durch schweres Wetter gezwungen, den Hafen wieder aufzusuchen, den es am 9. zu dreiwöchiger Kreuzfahrt wieder verließ, bis auf Linienschiff „Gaulois", das eine dreimonatige Ausbesserung nötig hat.

— Hilfskreuzer. Der Marineminister hat mit der Compagnie générale transatlantique einen Vertrag über die Überlassung der Dampfer „Lorraine", Touraine", „Savoie", „Provence" als Hilfskreuzer im Kriegsfalle und mit den Messageries maritimes wegen der Dampfer „Amazone", „Magellan", „Tonkin", „Tourane" abgeschlossen.

— Torpedobootsflottillen. Die Torpedoboote erhalten Leuchtröhren für die Visiereinrichtungen der Nachtzielapparate.

— Unterseebootsflottillen. Die von den 20 für 1906 vorgesehenen, noch nicht in Bau gegebenen 4 Unterseeboote sollen Tauchboote von über 800 Tonnen Wasserverdrängung sein.

Unterwasserboot „Lutin" ist nach 12tägiger Arbeit mit Hilfe eines Torpedobootdocks glücklich gehoben und ins Trockendock gebracht. Die Leichen sind geborgen. Die Untersuchungskommission stellte fest, daß der Seehahn des achteren Wasserballasttanks nicht vollständig geschlossen war, ein Kieselstein von Nußgröße hatte dies verhindert. Durch den Wasserdruck beim Tauchen des Bootes wurde das Wasser durch die wenig widerstandsfähige Decke in den Achterteil des Bootes gedrückt. Dies erklärt nun auch, weshalb „Lutin", als er zuletzt gesehen wurde, mit dem Vorschiff 6 m hoch fast senkrecht aus dem Wasser tauchte.

Digitized by Google

— Die Flotte im Bau. Der Marineminister hat sechs Torpedobootsjäger, „Hussard", „Voltigeur", „Tirailleur", „Chasseur", „Spahi" und „Carabinier", an Privatwerften in Auftrag gegeben, die hierfür eigene Pläne eingereicht haben. Die Boote werden etwa 400 Tonnen Wasser verdrängen und je 2 Millionen Francs kosten. Des ferneren sind sechzehn Unterseeboote in Bau gegeben, drei in Cherbourg, sieben in Rochefort, sechs in Toulon. Diese sechzehn Tauchboote sollen bei 51,12 m Länge, 4,97 m Breite, 3,12 m Tiefgang 398 Tonnen Wasser verdrängen und ausgetaucht 12 Seemeilen Geschwindigkeit durch Explosionsmotoren von 700 Pferdestärken erhalten. Sie werden den achtzehn im Jahre 1905 begonnenen ähneln, sieben Torpedorohre und 2 Offiziere 22 Mann Besatzung erhalten.

— Probefahrten. Linienschiff „Liberté" mußte am 23. Oktober die Volldampffahrt aufgeben, weil infolge von unbeabsichtigter Dampfausströmung im Heizraum ein Kessel verschmutzt war. Bei dem darauf vorgenommenen Anschießen des achteren Turmes schnitt nach dem dritten Schuß der Festsetzriegel ein, so daß das Schießen abgebrochen werden mußte.

Kreuzer „Victor Hugo" hat in Lorient am 12. November mit den ersten Vorproben in See begonnen.

Das Anschießen der Unterwassertorpedorohre des Linienschiffs „République" ergab von sechs Schüssen fünf Treffer; es fand mit 16 Seemeilen Fahrt statt.

Linienschiff „Patrie" hat die Abnahmefahrt für die Kessel und das Anschießen der Geschütze glatt erledigt; es wurden erreicht:

Fahrtdauer: Stunden	Kesselzahl:	Indizierte Pferdestärken:	Kohlenverbrauch: kg	Geschwindigkeit: Seemeilen
3	3/4	17 900	171	19,0
10	alle	17 900	120	19,1
(Maximum für kurze Zeit:		19 200		19,4)

Bei den Probefahrten des Torpedobootes „354", das 26 Seemeilen Geschwindigkeit erreichte, zeigten sich an den bewegenden Maschinenteilen derartige Schwächen, daß eine Erneuerung nötig wird.

Panzerkreuzer „Jules Ferry", der seit Mai auf der Cherbourger Werft in Arbeit war, hat am 5. November seine Fahrprobe gemacht.

— Havarien. Auf Linienschiff „Charles Martel" wurde durch Explosion des Luftkessels eines Torpedos, der beim Transport nach dem Schießen von den Leitschienen herunterfiel, ein Mann getötet; mehrere andere wurden schwer verletzt.

Die Hebung des bei dem Taifun in Hongkong gesunkenen Torpedojägers „Fronde" erweist sich als möglich.

— Versuche. In Toulon werden Versuche mit lenkbaren Torpedos vorgenommen. Es handelt sich um die Erfindung des Ingenieurs Justinien, Fuseau électrique (elektrische Spindel), die in 5 Minuten an jedem Torpedo angebracht werden kann und ihn durch einen Draht mit der Ablaufstelle in elektrischer Verbindung hält, durch die der Torpedolauf geleitet werden kann. Außer direktem wurde auch indirektes Schießen versucht, bei dem das Ziel jenseits einer Holzmole lag, die der Torpedo umfuhr, jedesmal das Ziel treffend.

— Fachliteratur. „Le Yacht" fordert anläßlich des Unglücks auf „Lutin" schleunigste Vorkehrungen zum Heben gesunkener Unterseeboote und Besserstellung der Besatzungen hinsichtlich der Beförderung und Löhnung, allenfalls Übernahme von Lebensversicherungen durch den Staat.

Digitized by Google

Vereinigte Staaten von Amerika. Die im vorigen Hefte besprochene Ungewißheit über die tatsächliche Überführung des Expeditionskorps nach Kuba ist inzwischen beseitigt worden. Es wurde mit großer Genugtuung gemeldet, daß die nunmehr offiziell als „Army of Cuban Pacification" bezeichnete Expedition in der Zeit zwischen dem 7. und 16. Oktober vollständig auf Kuba gelandet worden ist, und zwar ohne weitere Unfälle und Verluste, als daß 212 Pferde und Maultiere infolge schlechten Wetters bei der Überführung eingegangen bzw. über Bord gewaschen worden sind. An Stelle des mit den kubanischen Verhältnissen wohlvertrauten Generals Funston ist der Chef des Generalstabes der Armee, General Bell, welcher die Zusammenstellung und Überführung der Besatzungstruppen geleitet hat, zum Oberbefehlshaber ernannt worden, weil ersterer die Gegnerschaft eines Teiles der kubanischen Oppositionsführer erregt hatte. — Wenn man auch militärische Schwierigkeiten auf Kuba nicht mehr erwartet, so sieht man doch eine längere Dauer der Besetzung der Insel voraus, — wie viele meinen, als Vorläuferin einer endgültigen Annexion. Auf der einen Seite wird gemeldet, daß bei der Stimmung der Bevölkerung an Neuwahlen für das kubanische Parlament und die Neubildung der Regierung vor dem nächsten Frühjahre nicht zu denken sei, auf der anderen Seite hat Kriegssekretär Taft bei seiner Abreise von Havanna erklärt, „die Vereinigten Staaten würden auf Kuba verbleiben, bis ein Zustand vollkommener Ruhe hergestellt wäre und die Kubaner die Fähigkeit der Rückkehr zur Selbstverwaltung bewiesen hätten". Bis zu diesem anscheinend noch ziemlich fernen Zeitpunkte wird die Regierung der Insel unter dem Gouverneur Magoon der Oberleitung des Kriegsdepartements in Washington unterstellt bleiben und sich auf das Besatzungskorps stützen. Demgemäß sind inzwischen bereits die Marinetruppen zum größten Teile von der Insel zu rückgezogen worden. Der verbleibende Rest wurde der Armeeverwaltung unterstellt. Auch alle größeren Kriegsschiffe sind von der Küste Kubas zurückgezogen und dort nur einige kleine Kreuzer belassen worden.

Nach dieser vorläufigen Ordnung der kubanischen Verhältnisse hat denn auch Präsident Roosevelt die beabsichtigte Reise nach dem Panamagebiete antreten können, und zwar auf dem Linienschiffe „Louisiana", gefolgt von den Panzerkreuzern „Tennessee" und „Washington". Auf der Rückreise war ein Abstecher nach Portorico geplant.

Die unter dem 23. Oktober verkündeten Veränderungen im Kabinett werden viel besprochen, besonders auch mit Bezug auf den Wechsel in der Person des Marinesekretärs. Während bisher allgemein geglaubt wurde, daß Mr. Bonaparte erst im März n. Js. Nachfolger des Generalleutnants Moody werden würde, soll er jetzt bereits im Januar abgelöst werden, und zwar durch den bisherigen Handels- und Arbeitssekretär Metcalf. Es ist an dieser Stelle schon mehrfach erwähnt worden, wie sehr man in politischen und Fachkreisen den häufigen Wechsel im Marinedepartement bedauerte und für die Entwicklung der Flotte für schädlich hielt. Das Marinedepartement hat seit 1869 schon 14 Chefs gehabt, so daß auf jeden Marinesekretär im Durchschnitt $2^1/_2$ Jahre kommen. Man wird demgegenüber den Ausführungen nur beistimmen können, welche eine solche Amtsdauer als zu kurz bezeichnen, um der Marine, die sich in starkem Aufschwunge befindet und im Zusammenhange damit an allerlei Nöten leidet, die nur eine feste und erfahrene Leitung mildern und beseitigen kann, wesentlich nützen zu können. Zur Zeit kompliziert sich aber der bevorstehende Wechsel in der Leitung des Marinedepartements noch durch die gleichzeitige Ablösung von drei Bureauchefs, nämlich des Kontreadmirals Converse und des Generalzahlmeisters Harris, welche beide bereits die Altersgrenze seit einiger Zeit überschritten haben und nur aus Zweckmäßigkeitsgründen noch vorläufig in ihren Ämtern belassen worden sind, sowie des Chefkonstrukteurs Endicott, der jetzt die Altersgrenze erreicht hat. Während die Namen der beiden anderen Bureauchefs nach den letzten Meldungen noch nicht feststanden, ist Pay-Director Rogers zum Generalzahlmeister ernannt worden.

Digitized by Google

— Personal. 1. Der Kontreadmiral Dickins ist wegen Erreichens der Altersgrenze verabschiedet und an seiner Stelle der Kapitän zur See Emory zum Flaggoffizier befördert worden.

2. Die Schwierigkeiten der Auffüllung des Mannschaftsetats durch Rekrutenanwerbung sind durch die im letzten Kongresse angenommene Bestimmung, derzufolge das Lebensalter der Anzuwerbenden durch Geburtszeugnisse nachgewiesen werden muß, noch gestiegen. Es wird gemeldet, daß durch diese Bestimmung die Annahme von 30 Prozent sonst geeigneter Rekruten verhindert worden ist. Da ohnehin noch 4000 Mann am Mannschaftsetat fehlten, so hat sich der Marinesekretär veranlaßt gesehen, einstweilen anzuordnen, daß das fehlende Geburtszeugnis durch die Erklärung des Arztes des Rekrutenkommandos, daß der Vorgestellte offenbar über 21 Jahre alt sei, ersetzt werden darf, und es wird angenommen, daß der nächste Kongreß die erwähnte Bestimmung wieder abändern wird.

3. Bei der Marineinfanterie haben die Anwerbungen des verflossenen Jahres trotz ungewöhnlich zahlreicher Entlassungen infolge abgelaufener Kapitulation einen Zuwachs von rund 1200 Mann herbeigeführt. Man ist aber auch bei dieser Truppe von der Auffüllung des Etats noch ziemlich weit entfernt und wäre auch dann nicht imstande, den Anforderungen an die Truppe zu genügen. Eine Etatsvermehrung, welche im letzten Kongresse nicht bewilligt wurde, wird daher erneut beantragt werden.

4. Zu der viel umstrittenen Frage, in welchem Tempo eine Vermehrung des Seeoffizierkorps erfolgen soll, hat der Fregattenkapitän Smith in den Proceedings of the U. S. Naval Institute einen interessanten Beitrag geliefert, in welchem er die Zahl der Offiziere nach dem Deplacement der Flotte bemessen wissen will. Er fordert 3 Offiziere auf je 1000 Tonnen Deplacement am Beginn des Etatsjahres (entsprechend 60 Mannschaften auf 1000 Tonnen). Dementsprechend soll der Marinesekretär mit Genehmigung des Präsidenten die Zahl der Offiziere in den einzelnen Klassen bestimmen mit der Maßgabe, daß — außer dem künftig fortfallenden Admiral of the Navy — 1 Prozent Flaggoffiziere, 4 Prozent Kapitäne zur See, 5 Prozent Fregattenkapitäne, 13 Prozent Korvettenkapitäne, 30 Prozent Kapitänleutnants, 12 Prozent Oberleutnants zur See, etwa 13 Prozent Leutnants zur See und etwa 22 Prozent Fähnriche zur See sein sollen.

Die Ausbildungszeit auf der Marineakademie soll auf vier Jahre festgesetzt werden, nach welchen die Fähnriche zu Leutnants befördert werden. Diese können erst nach zwei Jahren zu Oberleutnants befördert werden, müssen aber nach siebenjähriger Gesamtdienstzeit diesen Dienstgrad erreichen. Die Beförderung zum Kapitänleutnant kann bei Vorhandensein einer freien Stelle jederzeit, muß aber nach neunjähriger Gesamtdienstzeit erfolgen, dementsprechend zum Korvettenkapitän nach 25 Jahren, zum Fregattenkapitän nach 30 Jahren, zum Kapitän zur See nach 39 Jahren Gesamtdienstzeit.

Dieser Vorschlag, welcher dem früher schon erwähnten Personnel Board vorliegt, findet in der Marine großen Beifall.

5. Die im vorigen Jahre im Kongresse nicht bewilligte Artillery Bill, welche eine Vermehrung des Artilleriepersonals unter gleichzeitiger Trennung der Feld- und Küstenartillerie fordert, soll wieder vorgelegt werden und Aussicht auf Annahme im neuen Kongresse haben. Danach soll die Küstenartillerie 700 Offiziere (nebst 14 Geistlichen) und 19321 Unteroffiziere und Mannschaften zählen. Das entspricht einer Erhöhung des Mannschaftsetats um 5043 Köpfe. Das gemeinsame Offizierkorps der Feld- und Küstenartillerie zählt bisher nur 674 Köpfe, so daß nach der Trennung der Korps, da für die Feldartillerie 264 Offiziere erforderlich sind, eine Offiziervermehrung um 304 Köpfe (einschl. 20 Geistliche) erfolgen muß.

— Geschwadertätigkeit. 1. Das Linienschiffsgeschwader der atlantischen Flotte ist zur Zeit mit Überholungsarbeiten auf den Werften beschäftigt. Über die Neu-

Digitized by Google

bildung des Geschwaders, welche noch vor Beginn der Winterübungen erfolgen soll, ist noch nichts Näheres bekannt, jedoch wird gemeldet, daß der Flottenchef seine Flagge auf dem neuen Linienschiffe „Connecticut" setzen wird. Die Kreuzer „Minneapolis" und „Newark" sollen außer Dienst gestellt werden, um die Besatzungen für andere Schiffe verfügbar zu machen.

2. Auf der asiatischen Station ist inzwischen die Panzerkreuzerdivision eingetroffen. Von den fünf zur asiatischen Flotte gehörenden Torpedobootszerstörern sind drei in Reserve gestellt worden.

— Geschützwesen. 1. Das Bureau of Ordnance hat längere Zeit hindurch Versuche mit verschiedenen Stahllegierungen angestellt, um ein Material zu gewinnen, bei welchem die Ausbrennungen in den Rohren nach Einführung des rauchschwachen Pulvers geringer werden. Es wurden Legierungen mit Nickel, Chrom und Wolfram in verschiedenen Mengen versucht: die Versuche haben aber zu keinem günstigen Ergebnisse geführt, so daß das jetzige Rohrmaterial beibehalten werden wird.

2. Die Kosten der Umarmierung der Kreuzer „Olympia" und „Brooklyn", welche neue Turmgeschütze und Lafetten sowie neu ausbalancierte Türme erhalten sollen, werden auf je 500000 Dollars veranschlagt.

3. Auch für die Geschütze der Mittelartillerie, soweit sie nicht Kartuschhülsen verwenden, ist jetzt die Einführung von Durchblasevorrichtungen (gas ejectors), jedoch von etwas einfacherer Konstruktion als für die schweren Geschütze, angeordnet worden.

4. Mit Bezug auf die Resultate der letzten Schießübungen wird berichtet, daß der hintere Turm der „Colorado" bei 10 Knoten Schiffsfahrt auf 1600 Yards mit 20 Schuß 100 Prozent Treffer in weniger als 4 Minuten erzielt habe. Der vordere Turm der „Maine" erzielte auf 4000 Yards 11 Treffer auf einen Raum von 15 × 20 Fuß (4,5 × 6 m).

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Bekanntlich sollen dem nächsten Kongresse die Pläne für das im vorigen Jahre bewilligte große Linienschiff vorgelegt werden. Obgleich über die zur Zeit dem Marinedepartement vorliegenden Pläne von seiten der Behörde Stillschweigen beobachtet wird, ist doch über zwei Entwürfe Näheres bekannt geworden. Der eine sieht ein Deplacement von 20000 Tonnen mit zehn 30,5 cm-Geschützen in fünf Türmen vor, welche in der Mittschiffslinie stehen, also die Verwendung sämtlicher Geschütze nach der Breitseite gestatten. Die Torpedobootsabwehr soll durch zwölf 12,7 cm-Geschütze erfolgen, welche jedoch sämtlich „nach der Mitte der Schiffsseiten hin", also vermutlich in einer Kasematte, hinter kaliberstarkem Panzer stehen sollen und von denen nur zwei voraus feuern können, so daß die Schiffsenden so gut wie unverteidigt bleiben würden. Das zweite Projekt verlangt für zwölf 30,5 cm-Geschütze in sechs in der Mittschiffslinie stehenden Türmen 20500 Tonnen Deplacement.. Die Türme stehen jedoch nicht auf demselben Deck, die mittleren Türme fünfundvierzig Fuß (13,7 m) über der Wasserlinie. Die Aufstellung der sechzehn 12,7 cm-Geschütze ist ähnlich angeordnet wie bei dem ersten erwähnten Entwurfe. Gegenüber diesen Mängeln mehren sich wieder die Stimmen, welche sich gegen das große Deplacement aussprechen, das nicht die erhofften Vorteile zu versprechen scheint, und für Schiffe von 16000 bis 18000 Tonnen plaidieren, besonders auch wegen der voraussichtlich ungünstigeren Manövriereigenschaften größerer Schiffe. Welche Stellung hierzu der General Board einnimmt, ist noch nicht bekannt geworden, doch glaubt man, daß er an dem Deplacement von 20000 Tonnen festhalten und außerdem wenigstens einen Panzerkreuzer von der Art des englischen „Invincible" fordern wird. Demgegenüber wird aber wieder behauptet, daß der Kongreß die Bewilligung von weiteren Neubauten jedenfalls ablehnen wird.

2. Die neu zu bauenden Torpedobootszerstörer sollen Turbinenmaschinen erhalten. Man ist sich aber noch nicht darüber klar, ob man sich mit 30 Knoten Geschwindigkeit begnügen oder nach englischem Vorgange 36 Knoten fordern soll.

Digitized by Google

3. Über den am 6. Oktober vom Stapel gelaufenen Panzerkreuzer „North Carolina" werden folgende Angaben gemacht: Länge 153,7 m, größte Breite 22,2 m, mittlerer Tiefgang (voll beladen) 8,2 m. Deplacement bei voller Ausrüstung 15980 Tonnen, bei der Probefahrt 14500 Tonnen bei 7,6 m Tiefgang. Kohlenfassungsvermögen 2000 Tonnen, Kohlenvorrat bei der Probefahrt 900 Tonnen. Geschwindigkeit während vier Stunden bei höchster Maschinenleistung 22 Knoten bei etwa 25000 Pferdestärken. Die Armierung soll bestehen aus vier 25,4 cm-, sechzehn 15 cm-, zweiundzwanzig 7,6 cm-, zwölf 4,7 cm-Geschützen, zwei Maschinengewehren und zwei Bootsgeschützen. Der Seitenpanzer ist 4,6 m breit vom Panzerdeck bis zum Batteriedeck und an den Enden heruntergezogen, erhält, soweit er die Maschinenanlagen und die Munitionsräume schützt, eine Stärke von 127 mm, im übrigen von 76 mm. Ein Panzerschott von 127 mm Stärke reicht vom Panzerdeck bis zum Oberdeck. Der Kommandoturm ist 229 mm stark gepanzert mit einer Tür von 127 mm Stärke, der Signalturm 127 mm. Die 25,4 cm-Geschütze stehen in elliptischen Türmen von 229 mm Panzerstärke mit einem Bestreichungswinkel von etwa 270°. Von den 15 cm-Geschützen stehen sechs in Einzelkasematten auf dem Oberdeck, die übrigen in der Breitseite auf dem Batteriedeck hinter 127 mm Panzer mit 50 mm Rückenschutz, je vier von ihnen können recht voraus bzw. achteraus feuern. Von den 7,6 cm-Geschützen stehen sechs in Schwalbennestern auf dem Batteriedeck, zehn in der Breitseite auf demselben Deck und sechs in der Breitseite auf Oberdeck. Die Munitionskammern sind so angeordnet, daß je etwa die Hälfte der gesamten Munitionsausrüstung auf die Schiffsenden verteilt ist. Das Schiff erhält vertikale vierzylindrige Dreifach-Expansionsmaschinen von zusammen 23000 Pferdestärken und sechzehn Wasserrohrkessel in acht wasserdichten Abteilungen sowie vier Schornsteine von 30 m Höhe über der Wasserlinie.

4. Das neue Linienschiff „Minnesota" hat bei der Probefahrt eine höchste Geschwindigkeit von 19,06 Seemeilen erreicht, demnach die geforderte Leistung um mehr als eine Seemeile übertroffen. Gegen schwere See wurden in einer vierstündigen Fahrt durchschnittlich 18,85 Seemeilen gelaufen. Die Maschinenleistung betrug 23000 Pferdestärken, während für die kontraktliche Geschwindigkeit 16500 Pferdestärken angenommen worden waren. Bei einer vierundzwanzigstündigen Dauerfahrt wurde eine mittlere Geschwindigkeit von 17,95 Seemeilen erzielt. In dem bei der Probefahrt vorgefundenen schweren Seegange hätten nach Ansicht der anwesenden Seeoffiziere die schweren Geschütze anstandslos gebraucht werden können.

— Häfen, Docks usw. 1. Um künftighin große Schiffe auch auf der Werft von Mare Island reparieren und docken zu können, ist der Kanal vom Hafen von San Francisco bis zur Werft erheblich vertieft worden. Man hofft nun, zunächst das aus Ostasien zurückgekehrte Linienschiff „Wisconsin" bei günstigen Wetter- und Flutverhältnissen nach Mare Island bringen zu können.

2. Die Vermehrung der Dockgelegenheiten für die wachsende Flotte wird immer dringender. Untersekretär Newberry hat daraufhin kürzlich die Werften der atlantischen Küste besichtigt und sich dahin ausgesprochen, daß zur Abstellung des Mangels energisch vorgegangen werden müsse. Von den zur Zeit vorhandenen Docks zu Portsmouth, Boston, Brooklyn, Philadelphia und Norfolk seien diejenigen von Portsmouth und Norfolk zu klein, nur die in Bau begriffenen Docks zu Boston, Brooklyn und Philadelphia seien für größere Schiffe brauchbar. Es müsse daher zunächst ein großes Dock zu Brooklyn gebaut werden, schon wegen des bewilligten großen Linienschiffes. Mit dem Bau des bewilligten Docks für die Werft von Puget Sound soll nächstens begonnen werden. Man will aber auch die Forderung für das im vorigen Kongresse nicht bewilligte große Schwimmdock in der Chesapeake Bay erneuern.

— Unterwasserboote. Ein besonderer Ausschuß hat das Progamm für die nunmehr vorzunehmenden Versuche mit Unterwasserbooten verschiedener Art aufgestellt. Daraus sind folgende Bestimmungen von Interesse:

Digitized by Google

1. Die Boote sollen am 18. Februar n. Js. zu den Versuchen in der Narragansett Bay bereit liegen. Die Versuche müssen bis zum 29. März erledigt sein, was insofern ungünstig ist, weil das Wetter in der Bucht im Februar rauh ist und weiter südlich kein geeigneter Hafen zur Verfügung steht.

2. Die Boote sind für die Versuche mit einem „Beobachtungsmast" zu versehen, welcher, gut befestigt, so lang ist, daß er, wenn die Decke des Kommandoturms sich zehn Fuß (3 m) unter Wasser befindet, noch wenigstens drei Fuß (0,9 m) über die Wasserfläche hinausragt und nicht weniger als fünf Fuß (1,5 m) höher ist als die Orientierungsvorrichtungen des Bootes (Periskope usw.).

3. Geschwindigkeitsmessungen sollen an einer gemessenen Strecke von einer Seemeile Länge vorgenommen werden und zwar im „leichten" oder „Reisezustand" mit leeren Ballastkasten, im halbuntergetauchten Zustande (awash condition), klar zum sofortigen Untertauchen, wobei nicht mehr als der halbe Kommandoturm über Wasser zu sehen ist, und endlich im untergetauchten Zustande, wobei die Decke des Kommandoturms sich nicht weniger als 3 m unter Wasser befinden muß. In jeder Schwimmlage finden drei Fahrten mit höchster Geschwindigkeit und vier oder fünf Fahrten mit allmählich verminderter Geschwindigkeit nach Bestimmung des Ausschusses statt. Hieraus werden die Geschwindigkeits- und Umdrehungskurven ermittelt.

4. Zur Feststellung der Manövriereigenschaften sollen Versuche in allen drei Schwimmlagen stattfinden, mit allen Maschinen, mit einer Maschine allein und mit gegeneinander arbeitenden Maschinen, zur Feststellung der Fahrtmomente, der Drehkreise und besonders des stetigen Steuerns in der Horizontal- wie Vertikalebene sowie der Fähigkeit der Boote, in jeder Tiefe unter Wasser still zu liegen.

5. Tauchversuche nach der Zeit von einer Schwimmlage zur anderen bis zur Tiefe von 30 Fuß (9 m) unter Beobachtung der Trimmlage und der Sicherheitsvorrichtungen.

6. Versuche zur Feststellung der Seefähigkeit bei verschiedenem Wetter.

7. Schießversuche. Die Boote sollen mit voller Torpedoausrüstung auf eine Scheibe von 300 Fuß (91 m) Länge im untergetauchten Zustande ihre Torpedos in möglichst kurzer Zeit unter Benutzung etwaiger Wiederladevorrichtungen verfeuern. Der erste Schuß fällt auf 2500 yards (2300 m). Die Beobachtung erfolgt, ohne aufzutauchen: erst nach Lanzieren des letzten Torpedos darf zur Beobachtung aus dem Kommandoturm wieder aufgetaucht werden.

8. Alle Einrichtungen zum Minenlegen, Breschieren und Kabelschneiden werden nach besonderer Anordnung des Ausschusses versucht.

9. Stärke und Güte des Materials und der Arbeitsausführung werden eingehend untersucht. Die Tauchtiefe soll zwar die von dem Erbauer als zulässig bezeichnete ohne dessen Einwilligung nicht überschreiten, jedoch wird kein Boot abgenommen, welches nicht bis zu einer Tiefe von wenigstens 200 Fuß (60 m) tauchen kann, ohne Beschädigungen zu erfahren.

10. Alle zur Beurteilung des Bootes und seiner Einrichtungen erforderlichen Pläne und Angaben müssen vom Erbauer dem Ausschusse geliefert werden; die metazentrische Höhe im Reise- und halb untergetauchten Zustande wird durch Versuche ermittelt.

11. Dauerfahrten zur Feststellung des Aktionsradius unter verschiedenen Verhältnissen finden nach Anordnung des Ausschusses statt.

12. Zur Beurteilung der Bewohnbarkeit des Bootes findet eine 24 stündige Fahrt im untergetauchten Zustande statt; während der ersten vier Stunden sollen die Maschinen normale Fahrt unterhalten. Hierbei finden Luftuntersuchungen statt. Zur weiteren Feststellung der Bewohnbarkeit werden folgende Fahrten mit den Gasolinmaschinen allein bei entsprechend höchster Leistung ausgeführt: 30 Seemeilen im Reisezustande, 10 Seemeilen im halb untergetauchten Zustande, klar zum sofortigen Untertauchen, aber mit leerem Hauptballasttank, und 5 Seemeilen mit gefüllten Tanks zum sofortigen Tauchen.

Man glaubt, durch diese Versuche zu Booten zu gelangen, bei welchen Unglücksfälle, wie der des „Lutin", ausgeschlossen sind.

Digitized by Google

— Verschiedenes. 1. Für die Convoyierung militärischer Expeditionen sind neue Vorschriften erlassen worden, welche im Army and Navy Journal vom 20. Oktober veröffentlicht sind. Danach führt der kommandierende Offizier des Heeres den Oberbefehl über den Transport und erteilt dem Befehlshaber des Convois die Weisungen hinsichtlich der Bestimmung des Transports, Zeit der Abfahrt, Ankunft usw. Die Ausrüstung der Transportschiffe wird von der Heeresbehörde veranlaßt und überwacht, das Marinedepartement kommandiert jedoch auf jedes Schiff einen Seeoffizier oder Deckoffizier und vier Unteroffiziere oder Signalgasten mit dem erforderlichen Signalmaterial. Dieses Personal ist dem Convoibefehlshaber unterstellt, welcher die Befehle für die Formation und Bewegung des Convois sowie für das Verhalten bei feindlichen Angriffen und das Sammeln nach etwaiger Trennung erteilt. Der Plan für die Landung bzw. Ausschiffung der Expedition wird von dem Heeresbefehlshaber nach Anhörung des Convoikommandeurs festgesetzt. Um ein zweckmäßiges Zusammenwirken beider Befehlshaber sicherzustellen, sollen sie in der Regel auf demselben Schiffe untergebracht sein, entweder auf dem Flaggschiffe des Convoikommandeurs oder auf dem Führerschiffe der ganzen Expedition, welches dann in der Nähe des Flaggschiffes außerhalb der Formation zu fahren hat.

2. Während die Schießleistungen der Marine mit Geschützen völlig befriedigen, sollen sich, wie berichtet wird, die Leistungen mit Handwaffen sehr im Rückstande befinden, obwohl die Marineverwaltung durch Herstellung von vorzüglichen Schießständen usw. das mögliche getan hat. Um hierin Wandel zu schaffen, hat der Präsident die Stiftung von Schießpreisen (Pokalen) für das beste Schiff jeder der drei Flotten verfügt. Außerdem wird in der Fachpresse die Pflege des Schießsports für Offiziere und Mannschaften angeregt.

3. An der großen Flottenvereinsversammlung, dem Navy Day, am 6. Oktober in Atlantic City haben mehr als 2000 Personen teilgenommen. In dieser Versammlung hat der Marinesekretär Bonaparte eine bemerkenswerte Rede gehalten, in welcher er sich gegen „some common errors regarding the navy“ wendete und ausführte, daß die Flotte der Vereinigten Staaten ihrer Bevölkerung nicht mehr, sondern weniger Lasten auflegt als die europäischer Großmächte. Nach dem laufenden Etat kämen auf den Kopf der Bevölkerung für die Marine 1,33 Dollar, in England dagegen etwas mehr als 4 Dollar und in Frankreich immer noch 1,80 Dollar. Am Schlusse des Sezessionskrieges hätten die Kosten der Marine 6,25 Dollar auf den Kopf der Bevölkerung betragen, und es verdiene gesagt zu werden, daß vor 40 Jahren eine Bevölkerung von 20 Millionen willig größere Lasten für die Flotte getragen habe, als die jetzige von 83 Millionen. Zum Schluß wendete sich Mr. Bonaparte in längerer Ausführung gegen die Behauptung, die Ausgaben für die Flotte seien „unproduktiv“. Vom einseitigen Standpunkte des Kaufmanns und Fabrikanten möge das zwar zutreffen, im Sinne politischer Ökonomie beruhe aber der Unterschied zwischen produktiver und unproduktiver Arbeit auf der Feststellung, ob die Arbeit das Vermögen der Gesamtheit vermehren helfe oder nicht. In diesem Sinne habe das Werk George Washingtons und Paul Jones etwas „produziert“, was größer und besser sei, als der reichste Ertrag der erfolgreichsten Fabrik, etwas, das zum Segen der Menschheit fortleben werde, wenn alle jetzt vorhandenen Berge menschlichen Reichtums in Moder und Staub zerfallen sein werden und wenn man an die Männer, welche diese Berge gehäuft haben, überhaupt nicht mehr denken wird.

Digitized by Google

Japan. Neubauten. Über die letzten Neubauten Japans — zwei Linienschiffe und zwei Panzerkreuzer — bringt „Le Yacht" folgende Angaben:

	Linienschiffe:	Panzerkreuzer:
Deplacement	21 000 Tonnen	18 650 Tonnen
Länge	146,2 m	164,7 m
Breite	26,2 m	24,55 m
Tiefgang	8,54 m	8,08 m
Geschwindigkeit	20 Seemeilen	25 Seemeilen
Pferdestärken	26 500	44 000
Armierung	zwölf 30,5 cm	vier 30,5 cm
	zehn 15,2 cm	acht 25,4 cm
	zwölf 12 cm	zehn 12 cm

Die Schiffe sollen Turbinen und, wie alle japanischen Neubauten, Miyabara-Kessel erhalten. Bemerkenswert ist bei dem Linienschiffsprojekt der englischen „Dreadnought" gegenüber die Beibehaltung einer starken Mittelartillerie, während die Geschwindigkeit um 1 Seemeile geringer angesetzt worden ist. Über die Panzerstärken ist noch nichts bekannt.

Die Baudaten des in Sasebo in Bau befindlichen geschützten Kreuzers „Tone" sowie der bei der Kawasaki- bzw. der Mitsu-Bischi-Werft in Kobe in Bau befindlichen Avisos „Yodogawa" und „Mogami" sind die folgenden:

	„Tone"	„Yodogawa"	„Mogami"
Länge	123 m	91,5 m	96,3 m
Breite	14,8 m	9,8 m	9,6 m
Tiefgang	5,1 m	3,0 m	3,0 m
Deplacement . . .	4100 Tonnen	1250 Tonnen	1350 Tonnen
Geschwindigkeit .	23 Seemeilen	22 Seemeilen	23 Seemeilen
Pferdestärken . .	15 000	6500	8000
Maschinen . . .	Kolben-	Kolben-	Parsons-Turbinen
Kessel, Miyabara .	16	4	6
Armierung . . .	zwei 15,2 cm	zwei 12 cm	zwei 12 cm
	zehn 12 cm	vier 7,6 cm	vier 7,6 cm
	zwei 7,6 cm	—	—
Panzerdeck . . .	76/38 mm	—	—
Kommandoturm .	102 mm	51 mm	51 mm
Besatzung . . .	392 Köpfe	177 Köpfe	178 Köpfe

— Stapellauf. Das Linienschiff „Satsuma" ist am 15. November auf der Regierungswerft Yokosuka von Stapel gelaufen; die Kiellegung hat am 15. Mai 1905 stattgefunden. Die Baudaten werden ziemlich übereinstimmend, wie folgt, angegeben: Länge 146,2 m, Breite 25,4 m, Tiefgang 8,4 m, Deplacement 19 200 Tonnen, 25 000 Pferdestärken, Turbinenmaschinen, Geschwindigkeit 20 Seemeilen, Armierung: vier 30,5 cm, zwölf (oder zehn) 25,4 cm, zwölf 12 cm und fünf Torpedorohre. Ein Schwesterschiff der „Satsuma", „Aki", steht in Kure auf Stapel. Auf der freigewordenen Helling soll sofort der Bau eines der 21 000 Tonnen-Linienschiffe begonnen werden.

— Reparaturen der genommenen Schiffe. Die Reparaturen der genommenen Schiffe, bestehend in erster Linie im Ersatz der Kessel durch solche vom Miyabara-Typ, nehmen nur einen sehr langsamen Fortgang, teils infolge der großen Inanspruchnahme aller Werften durch die Neubauten, teils auch infolge Fehlens von Mitteln. An vielen Schiffen scheint die Arbeit zeitweise gänzlich eingestellt zu sein. Außer den bereits in Dienst gestellten Schiffen „Iki" (ex „Nikolai I.") und „Okinoschima" (ex „Apraxin") wird noch die nur geringfügig beschädigte „Minoschima" (ex „Sseniawin") demnächst dienstbereit sein. Bis zum Ende des Jahres werden außerdem voraussichtlich

Digitized by Google

fertiggestellt werden: „Soya“ (ex „Warjag“) und „Aso“ (ex „Bajan“). Die Arbeiten sind auf die einzelnen Werften, wie folgt, verteilt: Yokosuka hat „Sagami“ (ex „Peresswjet“), „Suwo“ (ex „Pobjeda“), „Soya“ (ex „Warjag“) und „Suzuya“ (ex „Novik“), Uraga hat „Iwami“ (ex „Orel“), Sasebo hat „Hizen“ (ex „Retwisan“) und „Tsugaru“ (ex „Pallada“), Maizuru hat „Tango“ (ex „Poltawa“), „Aso“ (ex „Bajan“) und „Minoschima“ (ex „Sseniawin“) und endlich Takeschiki die Torpedobootszerstörer zur Reparatur erhalten. Wie die „Rivista Marittima“ mitteilt, wird der kleine Kreuzer „Suzuya“ (ex „Novik“) umarmiert; er erhält Armstrong-Geschütze, und zwar an Stelle der bisherigen sechs 12 cm jetzt zwei 15,2 cm-, je eins vorn und hinten, und vier 12 cm-Geschütze.

— Torpedobootszerstörer. Nach derselben Quelle sollen die sämtlichen 29 neuesten Torpedobootszerstörer eine artilleristische Armierung von sechs 7,6 cm haben, und zwar haben das Bug- und das Heckgeschütz 40, die in den Breitseiten aufgestellten vier Geschütze jedoch nur 28 Kaliber Länge.

— Geschwader. Von dem I. ständigen Geschwader ist der Panzerkreuzer „Iwate“ und der kleine Kreuzer „Otowa“ in die Reserve getreten.

— Personal. Bei dem letzten Termin sind 180 Seeoffiziersaspiranten zur Einstellung gelangt.

— Ausrangierung von Schiffen. Obgleich die japanische Marine noch eine beträchtliche Anzahl von älteren und ältesten Schiffen besitzt, denen ein Gefechtswert auf keinen Fall mehr beizumessen ist, scheint die Verwaltung doch, wohl mit Rücksicht auf die vielseitige Verwendungsmöglichkeit, welche der letzte Krieg selbst für die unmodernsten Fahrzeuge ergab, mit der Ausrangierung des älteren Materials nur sehr zögernd vorzugehen. So sollen jetzt die alten Küsten-Kanonenboote „Tschin Pen“, „Tschin Tschai“, „Tschin Nan“, „Tschin To“, „Tschin Sei“ und „Tschin Hoku“ (etwa 500 Tonnen Deplacement, Ende der 70er und Anfang der 80er Jahre in Elswick gebaut, 1895 den Chinesen abgenommen) als nicht mehr gebrauchsfähig für andere Zwecke verwendet werden. Das erstgenannte Fahrzeug wird dem Justizministerium übergeben, um als Besserungsanstalt für verwahrloste Knaben eingerichtet zu werden. Ferner soll das 1877 in Japan erbaute hölzerne Kanonenboot „Amagi“ (1030 Tonnen) demnächst zum Verkauf gestellt werden.

— Port Arthur ist am 1. Oktober d. Js. eine selbständige Marinestation geworden.

— Neues Dock. Das vierte Trockendock der Werft Yokosuka ist fertiggestellt worden. Die Dimensionen sind: Sohlenlänge 164,2 m, Breite 27 m, Tiefe 12 m; es kann Schiffe von 165 m Länge, 26 m Breite und 9,5 m Tiefgang aufnehmen. Der oben erwähnte neue Kreuzer mit einer Länge von 164,7 m würde also noch gerade hineingehen.

— Handelsmarine. Auf der Mitsu-Bischi-Werft in Nagasaki sind für die Toyo-Kisen-Kaischa zwei Dampfer zu je 13500 Tonnen brutto in Bau, welche Parsons-Turbinen und mit 16 850 Pferdestärken eine Geschwindigkeit von 18 Seemeilen erhalten sollen.

Die „Kusuho-Maru“, früher russisches Hospitalschiff „Orel“, ist von der Regierung an die Toyo-Kisen-Kaischa verchartert worden, welche das Schiff in ihre neue Linie nach Südamerika eingestellt hat.

⚜

Italien. Flottenmanöver. Die Manöver der italienischen Flotte fanden in der Zeit vom 10. bis 26. Oktober im Jonischen Meere statt. Der Hauptstützpunkt der Flotte während dieser Zeit war Tarent.

Digitized by Google

Einteilung der Flotte.

Flottenflaggschiff: Artillerieschulschiff „Lepanto". — Oberleitung: Admiral Prinz Thomas von Savoyen, Herzog von Genua. — Chef des Stabes: Kontreadmiral Chicochia, Chef des Admiralstabes der Marine.

I. Geschwader.	II. Geschwader.	III. Geschwader.
Vizeadmiral di Brocchetti.	Kontreadmiral Moreno.	Kontreadmiral Viotti.
Linienschiffe:	Panzerkreuzer:	Linienschiffe:
„Regina Margherita",	„Garibaldi",	„Dandolo",
„Benedetto Brin",	„Vareſe",	„Re Umberto",
„Ammiraglio di St. Bon",	„Francesco Ferruccio",	„Francesco Morosini",
„Emanuele Filiberto",	Aviso „Argodat",	„Ruggero di Lauria",
Aviso „Coatit",	Zerstörer:	Aviso „Caprera",
Zerstörer:	„Ostro",	Zerstörer:
„Nembo",	„Freccia",	„Euro",
„Aquilone",	„Borea",	„Lampo",
„Turbine",	„Zeffiro".	„Dardo",
„Espero".		„Strale".

Torpedobootsstreitkräfte.

Oberkommando der Torpedoboote: Aviso „Rapido".

1. Flottille: Hochseetorpedoboote „Spica", „Sirio", „Sagittario", „Serpente".
2. = = „Pegaso", „Perseo", „Procione", „Pallade".
3. = = „Condore", „Aquila", „Avvoltoio", „Sparviero".

30 Torpedoboote 2. Klasse in den einzelnen Stationen des Jonischen und Adriatischen Meeres.

Hafenverteidigung von Tarent.

Unterseeboote „Glauco", „Squalo", „Delfino" nebst 3 Begleitbooten,
13 Torpedoboote 3. Klasse.

Troß: „Vulcano" (Werkstattschiff), „Bronte" (Kohlendampfer), „Tevere" (Wassertender), „Ciclope" (Mutterschiff der Unterseeboote).

Zeiteinteilung. Das Programm der Flottenmanöver wies fünf Übungsperioden auf:

Erste Periode: Ausrüstungsübung in Tarent. Alarmierung der Festung, Besetzung der Werke. Torpedoboots- und Unterseebootsübungen vor Tarent. Einnehmen der Anfangsstellungen für das strategische Manöver.

Zweite Periode: Strategisches Manöver des II. und III. Geschwaders gegen das I. Geschwader.

Dritte Periode: Funkspruch- und Aufklärungsübung.

Vierte Periode: Einrichtung zweier sizilianischer Häfen zu Stützpunkten lediglich mit den Mitteln der Flotte.

Fünfte Periode: Evolutionsübungen auf dem Rückmarsch nach Tarent, Angriff der Flotte auf Tarent.

Verlauf der Manöver. Der Herzog von Genua heißte am 1. Oktober seine Flagge auf dem Artillerieschulschiff „Lepanto" in Spezia und begab sich mit dem Flaggschiff und dem Depeschenboot „Fulmine" nach Tarent, dem Aufmarschhafen der Übungsflotte. Am 6. Oktober übernahm er die Oberleitung über die gesamten zur Teilnahme an den Manövern bestimmten Streitkräfte und übertrug seinerseits die Führung der drei Geschwader dem ältesten Geschwaderchef, Vizeadmiral di Brocchetti.

Die erste Manöverperiode begann am 10. Oktober, morgens 6 Uhr, mit einer Alarmierung des Kriegshafens Tarent. Die Schiffe und Fahrzeuge der Flotte ergänzten,

Digitized by Google

soweit erforderlich, Kohlen-, Munitions- und Proviantvorräte und trafen dauernde Vorbereitungen zu Klarschiff. Die Garnison besetzte die Werke, brachte die Scheinwerfer in Position, legte die vorgesehenen Sperren aus und setzte den Hafen in Verteidigungszustand. In der Enge zwischen San Paolo und San Vito wurden Fahrzeuge verankert, teils um die Einfahrt artilleristisch wirksamer verteidigen zu können, teils um die Durchfahrtslücke zu verkleinern. Schon am Nachmittag des ersten Tages fand ein Angriff der drei Unterseeboote auf die im Mare grande zu Anker liegende Flotte statt. Die Boote drangen ungesehen in den Hafen und setzten „Regina Margherita" und „Emanuele Filiberto" außer Gefecht. Bei dieser Übung gelangten, wie auch bei allen späteren Unterseebootsmanövern, Manövertorpedos zur Verwendung. Die in der folgenden Nacht stattgehabten Torpedobootsangriffe auf die Flotte waren nicht von Erfolg begleitet, da die Boote rechtzeitig entdeckt und zurückgewiesen wurden. Infolge einer Ruderhavarie rammte ein Boot das Flottenflaggschiff. Am 11. Oktober vormittags verließen das II. und III. Geschwader Tarent, um sich nach den Anfangsstellungen für das strategische Manöver, Augusta bzw. Brindisi, zu begeben. Die Torpedobootsflottillen waren vorher ausgelaufen und auf die Küstenstrecken Tarent — Brindisi und Alice Pt. — Pt. di Stilo verteilt worden, um die Gelegenheit wahrzunehmen, die Geschwader auf dem Marsche aufsuchen und angreifen zu können. In Tarent führten die Unterseeboote in dieser Nacht einen Nachtangriff auf das zu Anker liegende I. Geschwader aus, der abermals trotz der größten Aufmerksamkeit des Wachpersonals glückte.

Der zweiten Periode, dem strategischen Manöver, lag folgende Idee zugrunde: „Das II. Geschwader in Augusta und das III. Geschwader in Brindisi sollen sich an einem beliebigen Punkte im Jonischen Meere vereinigen. Das I. Geschwader in Tarent, das stärker als das II., schwächer als das III. angenommen wird, soll das II. Geschwader vor der Vereinigung abfangen und schlagen. Die Aufgabe des I. Geschwaders ist nur dann gelöst, wenn das I. Geschwader den Kampf mit dem II. Geschwader 1 Stunde lang durchgefochten hat, bevor das III. Geschwader zur Hilfe eintrifft. 48 Stunden nach Beginn der Übung sollen alle drei Geschwader 18 Seemeilen südöstlich von Kap Colonna stehen." — Das I. Geschwader entledigte sich seiner Aufgabe in glänzender Weise. Am 12. Oktober abends hatte es eine Aufnahmestellung bei Kap Colonna eingenommen. Den Zerstörern des I. Geschwaders, die als Aufklärungsschiffe mit Einbruch der Dunkelheit mit südlichem Kurse vorgingen, gelang es schon in der Nacht, mit dem II. Geschwader, das abends Augusta verlassen hatte, Fühlung zu gewinnen und am nächsten Morgen das eigene Geschwader an den Gegner heranzuführen. Als am 13. vormittags der Entscheidungskampf stattfand, war das III. Geschwader noch weit vom Kampfplatze entfernt. Ein schwerer Südweststurm ließ dies Geschwader, das aus den ältesten Einheiten der italienischen Flotte bestand, nur langsam vorwärts kommen. Dazu kam, daß infolge der starken Schlingerbewegungen die Funkspruchstengen brachen; die Zerstörer mußten Schutz unter Land suchen, so daß eine Aufklärung oder ein Fühlunggewinnen überhaupt nicht mehr möglich war. Ein längerer Aufenthalt wurde noch durch einen Unfall verursacht, indem auf „Ruggero di Lauria" durch eine schwere See ein Mann über Bord gespült wurde; die Rettungsversuche waren erfolglos. Nach dem Gefechte zwischen dem I. und II. Geschwader steuerten die Linienschiffe und Panzerkreuzer den Rendezvousplatz an, wo sich auch die Oberleitung einfand, die während des Manövers sich bei Kap Colonna aufgehalten hatte. Nach dem Sammeln der Flotte ordnete die Oberleitung den Beginn der dritten Manöverperiode an.

Diese Periode ist durch eine einfache Funkspruchübung ausgefüllt worden. Das I. Geschwader ging vom Rendezvousplatze aus nach Augusta, das II. Geschwader blieb durch Bilden einer Funkspruchkette mit dem I. Geschwader in Funkspruchverbindung. Die Abstände in der Kette, die sich schließlich von Kap St. Maria di Leuca bis Augusta erstreckte, betrugen etwa 50 Seemeilen. Nachdem das Flaggschiff des II. Geschwaders, das am weitesten entfernt war, die Nachricht vom Einlaufen des I. Geschwaders in Augusta erhalten hatte, sammelte das II. Geschwader und ging ebenfalls nach Augusta. Hierbei

Digitized by Google

war noch die Aufgabe gestellt, die weit vorgeschobenen Aufklärungsfahrzeuge des I. Geschwaders und des in Syrakus liegenden III. Geschwaders zu vermeiden.

Mit dem 14. Oktober begann die vierte Manöverperiode, die Einrichtung von Syrakus und Augusta zu Stützpunkten. Die ausgeführten Arbeiten lassen erkennen, daß es sich in erster Linie darum handelte, die in den Häfen liegenden Geschwader vor Torpedobootsangriffen zu schützen. Die Schiffe legten Sperren jeglicher Art vor den Häfen aus, installierten Scheinwerfer an Land und errichteten provisorische Batterien an den Hafeneinfahrten, die mit den 7,6 cm-SK. der Schiffe armiert wurden. Mit Bordmitteln errichtete Funkspruchstationen stellten die Verbindung zwischen den Schiffen und dem Lande her. Diese Arbeiten wurden von Offizieren und Mannschaften mit großem Eifer und Geschick betrieben. So wurden vom I. Geschwader binnen Tagesfrist auf Sta. Croce, Punta Izzo und der Halbinsel Magnisi bei Augusta Batterien errichtet und mit Geschützen armiert, trotzdem unter den größten Anstrengungen die schweren Gewichte, oft ohne jeglichen Weg, mitunter über steile Abhänge, an Ort und Stelle gebracht werden mußten. Am 16. Oktober fand ein Anschießen der improvisierten Batterien statt, das ihre Brauchbarkeit erwies; vom 17. Oktober an galten die Verteidigungsanlagen als fertiggestellt. In Augusta lag das Werkstattschiff „Vulcano", das mit der Reparatur kleinerer Havarien, die die Torpedoboote infolge des schlechten Wetters erlitten hatten, beauftragt wurde. In Syrakus begann der Kohlendampfer „Bronte" die Kohlenbestände der Geschwader aufzufüllen.

Die Zeit vom 17. bis 21. November wurde seitens der Geschwader zu Evolutions- und Gefechtsübungen verwendet; die Ausbildung der Kommandanten als Divisionschefs während dieser Tage wird in der Berichterstattung besonders hervorgehoben. Die Torpedobootszerstörer und Torpedoboote hielten gleichfalls während des Tages taktische Übungen ab, während der Nacht fanden die Angriffe gegen die Stützpunkte statt, wobei die errichteten Verteidigungsanlagen zur Erprobung gelangten. Der Flottenchef besichtigte einzelne Verbände, überzeugte sich von dem Stande der Ausbildung in den verschiedenen Dienstzweigen und inspizierte die Anlagen in den Stützpunkten und die Troßschiffe; eine Führung der Flotte von „Lepanto" oder einem anderen Schiffe aus durch den Flottenchef hat nicht stattgefunden.

Mit dem 21. Oktober wurde die vierte Periode für beendet erklärt; die Torpedobootsstreitkräfte, die auf eine ziemlich anstrengende Tätigkeit zurückblicken konnten, wurden nach Tarent detachiert; die Schiffe nahmen die ausgeschifften Geschütze, Scheinwerfer usw. wieder an Bord und setzten sich für die bevorstehende Ankunft des Königs instand. Das III. Geschwader ging nach Tarent zurück, „Re Umberto" war schon vorher nach Neapel in See gegangen, um den König an Bord zu nehmen.

Am 24. Oktober vormittags fuhr das I. und II. Geschwader dem König entgegen. In der Nähe von Cap Spartivento traf „Re Umberto" mit den Geschwadern zusammen. Am Nachmittag fanden längere Gefechtsübungen statt, an die sich eine Flottenparade anschloß. Die Geschwader setzten in der Nacht abgeblendet unter Marschsicherung den Vormarsch gegen Tarent fort. Der folgende Tag brachte den Beginn des Schlußmanövers, des Angriffs auf Tarent. Von 1 Uhr mittags an beschossen die Geschwader die äußeren Werke, zogen sich dann aber gegen Abend vor einem Massenausbruch der Torpedoboote auf die hohe See zurück. Am 26. Oktober vormittags erneuerten die beiden Geschwader, die während der Nacht zahlreichen Torpedobootsangriffen ausgesetzt waren, den Angriff. Nach einem zweimaligen Anlauf wurden die äußeren Werke für niedergekämpft erklärt. Das Werkstattschiff „Vulcano" wurde darauf zur Vorbereitung der Forcierung als Sperrbrecher in die mit Minen gesperrte Enge zwischen San Paolo und San Vito vorgeschickt. Ihm folgte „Ammiraglio di St. Bon" und die Spica-Flottille. Nachdem „Vulcano" die Ausführung seiner Aufgabe markiert hatte und in der Enge zu Anker gegangen war, lief „Ammiraglio di St. Bon", sich dicht an „Vulcano" haltend, in das Mare grande ein und nahm die inneren Werke unter Feuer; die Spica-

Digitized by Google

Flottille räumte unterdes die Minensperre weg. 11 Uhr 30 Min. liefen dann die beiden Geschwader ebenfalls in das Mare grande ein und gingen dort zu Anker. Der Flottenchef hatte sich als oberster Schiedsrichter auf „Fulmine" eingeschifft. Die eigentlichen Manöver waren mit diesem Angriff zum Abschluß gelangt.

Der König, der bis zum 28. Oktober in Tarent blieb, ließ sich noch einen Angriff der Unterseeboote und eine gefechtsmäßige Schießübung von drei Schiffen vorführen. Am 28. Oktober verließ der König auf dem Landwege Tarent. Der Flottenchef kehrte erst in den ersten Tagen des November nach Spezia zurück, nachdem er in einem längern Tagesbefehl der Flotte seine Anerkennung gezollt hatte. Nach Auflösung der Flotte begaben sich die für die Manöver aufgestellten und zusammengezogenen Torpedobootsstreitkräfte wieder in ihre Heimatshäfen, die Geschwader verblieben vorläufig in Tarent.

Ein Überblick über die Manöver läßt erkennen, daß sie im allgemeinen sich im Rahmen der üblichen Geschwaderübungen gehalten haben, wenn auch durch die Vereinigung der im Dienste bzw. im Reserveverhältnis befindlichen Verbände die Bildung mehrerer Geschwader und Torpedobootsflottillen ermöglicht worden war. Eine Ausbildung der Flottenverbände, die Erprobung einer Flottentaktik, größere strategische Übungen haben nicht stattgefunden; der Flottenchef selbst tritt, soweit die oft lückenhafte Berichterstattung einen Schluß zuläßt, nur als Inspizierender und Schiedsrichter in die Erscheinung. Bei den Übungen der Geschwader fällt auf, daß Nachtfahrten für die meisten Schiffe überhaupt nur an vier, für wenige an fünf Tagen stattfanden; taktische Übungen, Schleppmanöver usw. wurden nur auf der Überfahrt von Tarent nach Brindisi bzw. nach Augusta und in den Tagen vom 17. bis 21. Oktober ausgeführt. Der Umstand, daß die Panzerkreuzer, abgesehen von der Funkspruchübung, stets als Linienschiffe verwendet wurden, und der Mangel an sonstigen Kreuzern ließen Kreuzerübungen nicht zu. Weitaus am intensivsten wurde wie im Vorjahre die Ausbildung der Torpedobootsflottillen betrieben, wobei die zur Verfügung stehende Zeit voll ausgenutzt wurde. Da die größeren Boote noch häufig als Aufklärungsfahrzeuge eingereiht werden mußten, mithin auch bei Tage in voller Tätigkeit waren, da ferner die Manöver zum großen Teil unter ungewöhnlich schlechtem Wetter zu leiden hatten, kann den Besatzungen der Boote die Anerkennung für die Ausdauer und die stete Dienstfreudigkeit, die immer hervorgehoben wurde, nicht versagt werden. Überraschend gute Resultate haben die Unterseeboote zu verzeichnen; in verhältnismäßig kurzer Zeit haben Offiziere und Mannschaften sich mit den neuen Booten — „Glauco", „Squalo" — vertraut gemacht und das Vertrauen zu dieser Waffe wesentlich gestärkt. Die ständigen Unterseebootskurse scheinen in dieser Richtung sehr förderlich gewesen zu sein. Allerdings haben vorläufig nur Angriffe auf Schiffe zu Anker stattgefunden.

⚜

Rußland. Die fertige Flotte. Schulschiff „Herzog Edinburgski" trat am 25. Oktober die Auslandsreise an. Werkstattschiff „Kronstadt" trat zur Schwarze Meer-Flotte. Die Torpedoboote der III. Torpedoboots-Abteilung des Baltischen Meeres („Lowki", „Letutschi", „Lichoi", „Moschtschny", „Molodezki", „Issikussny", „Krjepki", „Legki", „Leutnant Burakow") bleiben den Winter über in Dienst.

— Ausbau der Flotte. Nach „Kotlin" reichte der Marineminister Birilew dem Reichsverteidigungsrat einen Bericht über die Notwendigkeit des unverzüglichen Ausbaues der Flotte ein: Würde sich die Regierung nur auf die Schaffung von Torpedoboots- und Unterseebootsflottillen zur Küstenverteidigung beschränken, so würde Rußland in seiner Seerüstung weit hinter den anderen Nationen zurückbleiben; die Reichswerften würden aus Mangel an Aufträgen eine große Zahl erfahrener Arbeiter ent-

Digitized by Google

lassen müssen und würden nicht imstande sein, im Falle der Not den Anforderungen zu genügen. Im Hinblick auf das von England gegebene Beispiel schlägt daher der Marineminister den Bau von zwei Linienschiffen zu 21800 Tonnen, 21 Seemeilen Geschwindigkeit (Turbinen), mit zehn 30,5 cm-K. vor, die zu einem Preise von je 47,088 Millionen Mark innerhalb von vier Jahren in Rußland zu bauen wären.

— Schiffbau. Von Stapel liefen: Linienschiff „Swjatoi Ewstafi" von etwa 12900 Tonnen (vergrößerter „Panteleimon"-Typ), auf der Admiralitätswerft in Nikolajew;

Kanonenboot „Giljak" (angefangen 28. April 1905) auf der Admiralitätswerft in St. Petersburg am 27. Oktober. Länge 65,5 m; Breite 10,97 m; Tiefgang 2,1 m; Wasserverdrängung 875 Tonnen; Geschwindigkeit 12 Seemeilen bei 800 indizierten Pferdestärken; 4 Belleville-Kessel. Armierung: zwei 12 cm-SK., vier 7,5 cm-SK., drei Maschinengewehre. Von demselben Typ sind in Bau: auf der Newskiwerft „Bobr" und „Sfiwutsch", auf den Putilowwerken „Korejetz". Sämtliche Fahrzeuge sind für die Küstenverteidigung im Amurgebiet bestimmt;

Panzerkreuzer „Pallada" (vom „Bajan"-Typ), auf der neuen Admiralitätswerft in St. Petersburg am 10. November (begonnen Juli 1905). Länge 137,2 m; Breite 17,5 m; Tiefgang 6,5 m. Wasserverdrängung 7900 Tonnen. Geschwindigkeit 21 Seemeilen bei 16500 indizierten Pferdestärken. 26 Belleville-Kessel;

Panzerkreuzer „Rurik" von 15413 Tonnen auf der Werft von Vickers in Barrow-in-Furneß am 17. November. In Ergänzung der Angaben von Nauticus 1906 wird in englischen Blättern bekannt gegeben: Tiefgang 7,9 m. Maschinenleistung 19700 indizierte Pferdestärken. Geschwindigkeit 21 Seemeilen mit $^3/_4$ Kesselzahl; 28 Belleville-Kessel. 200 Tonnen Heizöl. Aktionsradius $\frac{9000}{12}$ Seemeilen. Barbetten: 184 mm; außer zwei Kommandotürmen vier 127 mm stark gepanzerte Entfernungsmesserstände. Schotten von besonderer Stärke; in allen wichtigeren Abteilungen elektrische Lenzpumpen, deren Motoren oberhalb der Wasserlinie aufgestellt sind. Ruder mit elektrischem und Dampfbetrieb. Gepanzerte Schornsteinschächte, drei Schornsteine. Keine Torpedonetze, dafür besondere Unterwassereinteilung gegen Torpedotreffer.

— Torpedoboote. Von den im letzten Sommer fertiggestellten Torpedobooten sind „Leutnant Sergejew", „Kapitän Jurassowski", „Ingenieur-Mechanik Dmitrijew" und „Swerjew", „Bditelny", „Bojewoi", „Burny", „Wnimatelny" „Wnuschitelny", „Winossliwy" (375 Tonnen; 6500 indizierte Pferdestärken) von der Firma Schichau geliefert. Für 27,5 Seemeilen gebaut, überschritten die Boote die geforderte Geschwindigkeit bis zu 1,5 Seemeilen. — Die auf Veranlassung einer Kommission unter Admiral Wirenius gebauten 10 Nixon-Torpedoboote sind zur Überwinterung in St. Petersburg stationiert. Die Benzinmotoren sind als unzweckmäßig erkannt; man geht damit um, statt des Benzins Spiritus zu verwenden.

— Unterseeboote. Bei White und Middleton in Baltimore ist für die russische Marine ein Unterseebootsbenzinmotor von 1600 indizierten Pferdestärken in Bau. Das betreffende Unterseeboot soll 30,57 m lang sein und eine Oberflächengeschwindigkeit von 22 Seemeilen erhalten; es hat zwei Schrauben, an jeder Welle arbeitet ein 8zylindriger und ein 4zylindriger Benzinmotor sowie ein elektrischer Motor (für Unterwasserfahrt). Es sollen drei Boote von diesem Typ gebaut werden.

— Schiffsverkauf. Der Marineminister beschloß, folgende Schiffe nach Herausnahme von Kesseln, Maschinen und Artillerie als ohne Gefechtswert zu verkaufen: Panzerschiffe „Perwenjez", „Kremlj", „Netronmenja", Fahrzeuge „Bestnik", „Opritschnik", „Strelok", Yacht „Dwina".

Digitized by Google

— Sinkbarkeit der Schiffe. Eine interessante, auf Grund amtlichen Materials verfaßte Abhandlung des Schiffbauingenieurs Matrossow berichtet über die Ursachen des Unterganges der Schiffe des „Borodino"-Typs und die Sinkbarkeit der neuen 21000 Tonnen-Schiffe: Deplacement des „Borodino"-Typs nach dem ersten Plan von 1899 voll ausgerüstet 13940 Tonnen, metazentrische Höhe etwa 1,22 m; infolge Veränderungen während des Baues stieg das Deplacement auf 14500 Tonnen, die metazentrische Höhe fiel auf 1,18 m. Die Ausrüstung für die Ausreise brachte eine weitere enorme Belastung (Deplacement auf 15275 Tonnen, metazentrische Höhe 0,762 m). Die Schiffbauer rieten daher, die Schiffe nicht weiter zu belasten, vielmehr einen Teil der Vorräte an die Transporter abzugeben. Trotzdem wurden 2200 Tonnen Kohlen (gegen 787 Tonnen normal) genommen, die 7,5 cm-SK.-Batterie, die Torpedoräume und das Oberdeck achtern mit Kohlen belastet. Mittlerer Tiefgang der „Borodino" 9,245 m. Vor der Schlacht wurde noch Maschienenschmieröl für 75 Tage, Proviant für vier Monate und statt des normalen Frischwasservorrats von 120 Tonnen ein solcher von 500 Tonnen genommen; dazu waren Räume mit Wasser angefüllt, die nicht dazu eingerichtet waren und in denen das Wasser übergehen konnte, dadurch die Stabilität verringernd. Nach den von Matrossow berechneten Diagrammen konnte „Borodino" schon mit der Überlastung zur Zeit des Aufenthalts in Madagaskar bei einem Krängen von 7 bis 8 Grad sich nicht wieder aufrichten. Auf dem Marsche waren die Pforten der 7,5 cm-SK.-Batterie geschlossen und mit Werg gedichtet, in der Schlacht wurden sie geöffnet, und die Katastrophe trat ein. Als „Ssissoi Weliki" einmal signalisierte, er könne keine Kohlen mehr nehmen, ohne Gefahr zu laufen zu kentern, antwortete Rojestwenski: „Besser mit Kohlen kentern, als ohne Kohlen sein". Als „Borodino" auf den Befehl, 300 Tonnen Kesselwasser zu nehmen, antwortete, er könne nur 298 Tonnen nehmen, erhielt er Signal: „400 Tonnen nehmen".

Die Schwimmfähigkeit der zwei projektierten russischen 21000 Tonnen-Schiffe ist nicht nur durch die größere metazentrische Höhe, sondern auch durch die Panzerung der Bordwände bis zum Oberdeck ohne Durchbrechungen gesichert.

— Personal. In St. Petersburg ist unter dem Befehl des zweiten Admirals der Baltischen Flotte, Kontreadmiral Petrow, ein Kommando zur ersten Ausbildung sämtlicher Rekruten der Baltischen Flotte zu drei Abteilungen mit 20 Kompagnien gebildet. Das Ausbildungspersonal besteht aus 3 Stabsoffizieren, 20 Kompagnieführern und 40 Unteroffizieren. Die Ausbildung dauert bis zum 1. März 1907.

In Libau werden die bisher bestehenden fünf Flottenequipagen (6., 9., 13., 15., 17.) in Anbetracht der geringen Zahl der dort vorhandenen Mannschaften und Offiziere im neuen Jahr zu einer Equipage zusammengezogen, der Flottenequipage des Hafens Kaisers Alexander III., unter dem Befehl eines Kontreadmirals, dem zwei Stabsoffiziere, einer für den Frontdienst, einer für die Verwaltung, beigegeben sind.

— Verschiedenes. 1. In Ssewastopol sind die Arbeiten zur Hebung des bei den vorjährigen Novemberunruhen von seinem Kommandanten versenkten Minenschiffes „Bug" im Gange.

2. Im Generalstab ist eine kriegsgeschichtliche Kommission für Verfassung der Geschichte des russisch-japanischen Krieges gebildet.

3. Ein Erlaß verbietet den Offizieren und Beamten, die sich in irgend einem militärischen Verhältnis befinden, jede politische Tätigkeit.

4. Am 6. November begannen die Gerichtsverhandlungen über die Matrosenmeutereien, die im November vorigen Jahres in Ssewastopol stattfanden; am 5. Dezember beginnt das Kriegsgericht über Nebogatow zu tagen.

5. Der Kapitän zweiten Ranges Klado ist zum etatmäßigen Lehrer an der Nikolai-Marineakademie ernannt.

Digitized by Google

Österreich-Ungarn. Schiffsbewegungen. „Panther" hat am 21. Oktober Hongkong verlassen und ist nach kurzem Aufenthalt in Singapore am 10. November in Colombo eingetroffen.

„Kaiser Franz Joseph I." ist am 17. November in Futschau eingelaufen.

— Material. Das Linienschiff „Erzherzog Ferdinand" ist soweit fertiggestellt, daß die Probefahrten beginnen können. Voraussichtlich tritt das Schiff Anfang nächsten Jahres als Ersatz für „Aspern" in das Geschwader.

Mitte November ist das Hochseetorpedoboot „Krokodil" vom Stabilimento tecnico in Triest nach Pola überführt worden. Das Boot ist ein Schwesterfahrzeug des in England erbauten „Kaiman". Während „Kaiman" eine Geschwindigkeit von nur 25 Seemeilen aufzuweisen hatte, haben die anderen in Triest erbauten Boote gleichen Typs mehr als 26 Seemeilen pro Stunde erreicht.

Der dritte Torpedobootszerstörer des „Huszar"-Typs, „Wildfang", ist gleichfalls in Pola zur Ablieferung gelangt. Von diesem Typ sind zur Zeit fertig „Ulan", „Streiter", im Bau „Uskoke" und „Scharfschütze".

„Aspern" ist Ende Oktober in die erste Reserve versetzt worden.

— Geschwadertätigkeit. Das Geschwader kreuzte Anfang November im Quarnerogolf und ging schiffsweise nach Pola zum Kohlen. Seit 8. November übt das Geschwader in der Gegend von Fasana. Die Rückkehr nach Pola ist für die zweite Hälfte des Dezembers in Aussicht genommen.

— Budget. Über die Budgets für 1906 und 1907 sind nachstehende Angaben bekannt geworden: Die der Marine für das Jahr 1906 zugestandenen Mittel setzten sich aus dem Ordinarium zusammen in der Höhe von 29 600 000 Kronen, dem Extraordinarium im Betrage von 1 290 000 Kronen und der Quote des Spezialkredits in der Höhe von 26 300 000 Kronen; die Gesamtmittel betrugen demnach 56 190 000 Kronen. In dem ersten Voranschlag für 1907 verlangte die Marineleitung 64 500 000 Kronen, neben der Spezialkreditquote von 19 Millionen Kronen; für 1908 und 1909 waren nach diesem Voranschlag je 78 bis 79 Millionen Kronen in Aussicht genommen. Dieser Vorschlag wurde vom Ministerrat nicht angenommen, die Marineleitung wurde aufgefordert, einen neuen Vorschlag einzureichen, der unter Anrechnung des Spezialkredits von 19 Millionen den Etat von 1906 höchstens um 14 Millionen Kronen überschreite. Der neue Voranschlag für 1907 sieht nun ein Ordinarium von 42 800 000 Kronen, ein Extraordinarium von 2 540 000 Kronen und die Spezialkreditquote von 19 Millionen, also eine Summe von 64 340 000 Kronen vor. Der ursprüngliche Voranschlag ist demnach um 19 Millionen gekürzt. Nach verschiedenen Meldungen ist als wahrscheinlich anzunehmen, daß der Bau von drei Linienschiffen zu 14 500 Tonnen beantragt werden wird. Die Armierung soll aus vier 30,5 cm und acht 24 cm bestehen, die Geschwindigkeit 18 Seemeilen betragen.

⚜

Schweden. Marinebudget für 1907/08. Die von der schwedischen Marineverwaltung aufgestellten Forderungen für die Marine sind dem König vorgelegt worden. Für Panzerschiffe und Panzerkreuzer sind keine Forderungen erhoben, weil das Urteil der Kommission, welche den für Schweden geeignetsten Schiffstyp bestimmen soll, noch aussteht. Im übrigen werden gefordert:

Für Vollendung des für 1907 bewilligten Torpedojägers und für Inangriffnahme eines weiteren neuen	1 905 000,—	Kronen,
" fünf Torpedoboote 1. Klasse und vier Torpedoboote 2. Klasse (letzte bzw. erste Rate)	3 478 500,—	"
" zwei Unterseeboote	1 000 000,—	"

Digitized by Google

für Modernisierung und Änderung des Panzerschiffes „Loke" (erste Rate)	330 000,—	Kronen
= Modernisierung der Panzerschiffe „Hildur", „Gerda" und „Björn" (erste Rate)	300 000,—	=
= Beschaffung von Reservetorpedos	300 000,—	=
= Für Änderung und Neubeschaffung von Schären-telephonmaterial für die Kriegsschiffe	156 000,—	=
= weiteren Ausbau der Küstenbefestigungen	386 450,—	=
= Schiffs- und Festungsmunition (Rest der 1905 bewilligten Mittel)	275 916,—	=
= Bestückung privater Schiffe und Fahrzeuge, welche im Kriegsfalle als Wachtboote dienen	111 300,—	=
= Reservegeschütze	203 000,—	=
= Streuminenmaterial	502 150,—	=

— Marineforderungen. Anfang d. Js. haben der Chef des Generalstabes der Armee und der Chef des Flottenstabes den Auftrag erhalten, gemeinschaftlich einen Verteidigungsplan für das Königreich auszuarbeiten. Diese Arbeit ist nun dem König in einem geheimen Aktenstück vorgelegt worden.

Gleichzeitig ist ein für die Öffentlichkeit bestimmter Verteidigungsplan für die Periode 1908 bis 1913 zur Vorlage gelangt. In dem letzteren sind nachstehende Forderungen für die Seeverteidigung aufgestellt worden:

eine halbe Division (2) Panzerschiffe 1. Klasse,
eine halbe = (2) = 3. =
eine halbe = (2) Torpedokreuzer,
zwei Divisionen (8) Torpedojäger,
drei = (12) Torpedoboote 1. Klasse,
zwei = (8) Unterseeboote,
Verlegung oder Erweiterung der Marinestation Stockholm,
Anlage einer Kriegschiffstation in Gothenburg sowie an der Küste der Provinz Norrland,
Vertiefung bestimmter Wasserstraßen und Kanäle zwecks Förderung der Bewegungsfreiheit der Flotte,
Verstärkung der festen Verteidigung von Stockholm, Karlskrona und Gothenburg nach der Seeseite,
Anlage von Befestigungen zum Schutze der vorgeschlagenen Kriegschiffstation an der Küste Norrlands sowie Anlage von Befestigungen zum Schutze eines Stützpunktes für die Flotte an der Alandsee,
Entwicklung des Minenwesens.

Die Materialforderungen entsprechen, wie in dem Berichte ausgeführt wird, nicht dem Bedarfe, welchen die neue militärpolitische Lage erfordert; wenn dies der Fall sein sollte, dann müßten gefordert werden:

4 Panzerschiffe 1. Klasse, 6 Panzerschiffe 3. Klasse,
4 Torpedokreuzer, 20 Torpedojäger, 24 Torpedoboote 1. Klasse und 20 Unterseeboote.

Mit diesem Bericht zusammen ist auch ein Vorschlag betr. Änderung des Wehrpflichtgesetzes vom 27. Juni 1901 vorgelegt worden, und zwar werden Ausdehnung der Wehrpflicht auf die Zeit vom 21. bis 43. Lebensjahr (davon 10 Jahre [bisher 8] im ersten, 4 Jahre im zweiten Aufgebot und 8 Jahre im Landsturm); bessere Ausbildung der Wehrpflichtigen; günstigere Bedingungen für die Gewinnung des Bedarfs an festangestelltem Personal; besseres Verfügungsrecht über den Landsturm im Falle des Krieges gefordert.

Digitized by Google

— Flottenverein. Auf Anregung des schwedischen Hofes oder demselben nahestehender Kreise soll ein Flottenverein ins Leben gerufen werden mit dem Zwecke, für die Vermehrung des Flottenmaterials Propaganda zu machen.

⚜

Dänemark. Minenfahrzeug „Beskytteren", welches am 16. Oktober von den Färöern zurückgekehrt ist, hat am 19. desselben Monats außer Dienst gestellt. Nach Revision des Schiffskörpers usw. erfolgt die Wiederindienststellung des Schiffes und Abreise nach den genannten Inseln.

Kreuzer „Hjemdal" hat am 17. Oktober von Kopenhagen aus die Mittelmeerreise angetreten.

Das Vermessungsschiff „Krieger", welches bisher den Fischereischutz innerhalb Skagens ausgeübt hat, ist am 17. Dezember außer Dienst gestellt; an seine Stelle wird das Kanonenboot „Guldborgsund" treten. „Guldborgsund" hat bisher den Fischereischutz in der Nordsee und im Skagerrack ausgeübt.

— Telegraphenkabel. Der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft ist seitens der russischen Regierung die Genehmigung zur Legung eines Telegraphenkabels von St. Petersburg über Libau nach Dänemark erteilt worden. Die Legung des Kabels wird in nächster Zeit erfolgen. Die Konzession ist auf 20 Jahre erteilt, gleichzeitig sind auch die Konzessionen für die übrigen Kabelverbindungen der Gesellschaft mit dem russischen Netze und im fernen Osten bis zum Jahre 1906 verlängert worden.

⚜

Norwegen. Marinebudget. Der Voranschlag für 1907/08 beläuft sich auf 4 836 000 Kronen. Die Forderungen für Neubauten, Artilleriebeschaffung und Minenwesen sind gegen das Vorjahr erhöht worden. Beabsichtigt sind: Fortsetzung des im Bau befindlichen Torpedojägers und Beginn eines zweiten, Neubau eines Unterseebootes. Ein Typ für das letztere ist noch nicht festgesetzt, der Preis soll etwa 700 000 bis 800 000 Kronen betragen. Für Übungen und Expeditionen sind 516 000 Kronen gefordert.

— Probefahrten. Mitte Oktober haben die Probefahrten mit dem am 4. Juli d. Js. vom Stapel gelaufenen Torpedoboote „Lom" stattgefunden und sind zufriedenstellend ausgefallen. Mit 70,8 Tonnen Deplacement wurde während einer 2stündigen Probefahrt eine Fahrgeschwindigkeit von 22,55 Seemeilen erzielt.

⚜

Holland. Nachdem am 22. September das Panzerschiff „Heemskerk" als letztes der fünf Schiffe des Bauprogramms vom Jahre 1897 auf der Regierungswerft Amsterdam vom Stapel gelaufen ist, wird der weitere Ausbau der holländischen Marine ins Auge gefaßt. Das Marineministerium schlägt die Schaffung einer Flotte vor, die im Jahre 1923 aus vier Panzerschiffen zu 7000 Tonnen, fünf Panzerschiffen zu 5000 Tonnen und 39 Torpedobooten bestehen soll. Hiernach würden also neu zu bauen sein die vier Panzerschiffe zu 7000 Tonnen und neun Torpedoboote, wofür jährlich höchstens 6 Millionen Mark zur Verfügung gestellt werden sollen.

⚜

Digitized by Google

Peru. Der bei Vickers Sons & Maxim in Barrow in Furneß für die peruanische Marine erbaute kleine Kreuzer „Almirante Grau“ (vgl. Maiheft) hat im September d. Js. seine Abnahmeprobefahrten unter der Leitung der Bauwerft mit gutem Erfolg erledigt. Die verlangte Geschwindigkeit von 24 Seemeilen wurde um 0,64 Seemeilen überschritten. Der Kohlenverbrauch stellte sich bei der 24stündigen Probefahrt wie folgt:

	Ind. Pferdestärken:	Kohlenverbrauch:
erste 6 Stunden	913	1,03 kg
zweite 6 Stunden . . .	3689	0,658 kg
dritte 6 Stunden . . .	6342	0,763 kg
vierte 6 Stunden . . .	8817	0,742 kg

Ein Schwesterschiff, der „Coronal Bolognese“, ist am 24. September ebenfalls bei Vickers vom Stapel gelaufen.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Die Ursachen des Zerfalls und die Maßnahmen zur Erhaltung Helgolands.

Hinsichtlich der Ursachen und des Maßes des Zerfalls von Helgoland war man bis in die letzten Jahrzehnte fast ausschließlich auf Annahmen und Vermutungen angewiesen, die dazu führten, die Landverluste der Insel stark zu überschätzen. Allerlei Sagen von der ehemaligen Größe der Insel wirkten in derselben Richtung. Es ist daher als außerordentlich dankenswert zu begrüßen, wenn in einem soeben abgeschlossenen Werke*) Major Brohm, früherer Ingenieuroffizier vom Platz von Cuxhaven-Helgoland, es unternimmt, die Frage des Zerfalls der Insel auf Grund eingehender und zuverlässiger Beobachtungen und Vermessungen zu behandeln.

Wir müssen es uns infolge Raummangels versagen, näher auf den interessanten geschichtlichen Überblick einzugehen, den der Verfasser zu Beginn seiner Ausführungen von den Schicksalen der Insel und ihrer Bewohner gibt; es ist hier auch nicht der Ort, die taktische und strategische Bedeutung der Insel zu erörtern, die in der verschiedensten Weise eingeschätzt worden ist. Es muß aber der Darlegungen Erwähnung getan werden, mit denen der Verfasser der viel verbreiteten Ansicht entgegentritt, die Insel könne durch Geschützfeuer mit Leichtigkeit zerstört werden, so daß die dort aufgestellten Geschütze nutzlos würden, und ferner könne der Felsen den Rückstoß der auf dem Oberland aufgestellten schweren Geschütze auf die Dauer nicht ertragen. Dazu bemerkt der Verfasser: „Einen Versuch, den etwa 20 Millionen cbm großen Felsblock entzwei zu schießen, würde die feindliche Flotte wohl sehr bald als vergeblich aufgeben. Die Sprengwirkung der Geschosse ist in dem unelastischen Gestein gering und beschränkt sich auf einen sehr kleinen Umkreis. Mit dem größten Munitionsaufwand würde es nicht möglich sein, Löcher in den Fels zu schießen, wie sie unsere Karte zeigt. Daß es aber Jahrzehnte, ja Jahrhunderte dauert, bis solche Löcher den Absturz einzelner Inselteile hervorrufen, werden wir unten sehen"; und weiter, „daß der Rückstoß auch des schwersten Geschützes den ganzen 40 Millionen Tonnen schweren, unelastischen Felsblock nicht in Bewegung setzen kann, ist ja von vornherein klar; aber auch die Bewegung, welche in dem Felsblock durch den Rückstoß entstehen könnte, ist nicht meßbar. Ein auf der Insel aufgestellter Seismograph, welcher die Erdbeben in Griechenland und San Franzisko genau angegeben hat, zeigt beim Schießen der schweren Geschütze nicht den geringsten Ausschlag. Das Klirren der Fenster und sonstige Erscheinungen, welche der Laie für Anzeichen hält, daß der Felsen bebt, entstehen lediglich durch die Lufterschütterung und treten auch ein, wenn nicht scharf, sondern nur mit Salutkartuschen geschossen wird."

Die Entstehung der Insel.

Von wesentlichem Interesse sind die Ausführungen über die Entstehung der Insel, von denen wir hier nur die durch Beweise erhärtete Annahme erwähnen, daß jene mit Vorgängen zusammenhängt, die vor der Eiszeit, aber nach Ablagerung der jüngsten Kreideschichten, eingetreten sind. Aus der Ähnlichkeit der einzelnen geologischen Gebilde hat man nachgewiesen, daß Helgoland stets mit Deutschland verbunden, von England aber getrennt gewesen sein muß. Nur in den unteren Kreideschichten findet sich eine Ähnlichkeit mit englischen Bildungen, zugleich aber auch mit deutschen (Hils bei Hildes-

*) Helgoland in Geschichte und Sage. Seine nachweisbaren Landverluste und seine Erhaltung. Mit 9 Textillustrationen, 27 Lichtdrucken und 15 Karten und Plänen. Unter Benutzung dienstlicher Quellen von Brohm, Major und Ingenieuroffizier vom Platz in Cuxhaven-Helgoland, jetzt Mitglied des Ingenieurkomitees. Verlag von August Rauschenplat, Cuxhaven-Helgoland. 1907.

Digitized by Google

heim), so daß in dieser Periode Helgoland vielleicht mit beiden Ländern im Zusammenhang gestanden hat. Von der Zeit der jüngeren Kreide ab ist dann ein Zusammenhang mit England nicht mehr nachweisbar, wohl aber mit Norddeutschland, der bis auf eine kurze Periode bis in die Alluvialzeit bestanden haben muß.

Größe der Insel und Landverluste.

Die Größe der Insel beträgt nach dem Grundbuch von Helgoland 1899:

Oberland	41 ha	18 a	37 qm
Unterland	9 =	41 =	83 =
zusammen	50 ha	60 a	20 qm.

Genauere Messungen und Beobachtungen über die Größe der Landverluste sind erst in den 90er Jahren angestellt worden, so daß es schwierig ist, eine durchschnittliche Jahresabnahme für das Oberland einwandfrei zu berechnen. Major Brohm glaubt auf Grund eingehender Überlegungen, nicht zu günstig zu rechnen, wenn er einen mittleren Jahresverlust des Oberlandes von 200 qm $= \frac{1}{2000}$ des Oberlandes, pro Jahrhundert also einen Verlust von 2 ha, annimmt. Der Oberflächeninhalt des Unterlandes ist häufigem Wechsel unterworfen; im allgemeinen zeigt dieser Teil der Insel das Bestreben, am Walhörn abzubrechen und an der Mole zu wachsen; an letzterer bringt eine stürmische Tide oft 200 bis 300 cbm Sand zur Ablagerung. Ein Vergleich der oben genannten Werte des Oberflächeninhaltes der Insel 1899 mit denen nach dem Grundbuch von 1845:

Oberland	42 ha	15 a	51 qm
Unterland	7 =	10 =	70 =
zusammen	49 ha	26 a	21 qm

zeigt eine Zunahme des Gesamtinhaltes um 1 ha 33 a 99 qm, was sich dadurch erklärt, daß das Unterland stärker gewachsen ist, als das Oberland abnahm.

Über die Schicksale der Düne (13 ha 90 a 36 qm bei mittlerem Wasserstande; die hohe Düne etwa 4 ha), die bis 1721 mit der Hauptinsel durch einen schmalen Geröllwall, den „Wal", verbunden war, gibt der Verfasser lehrreichen Aufschluß. Auf Grund der Wind- und Stromverhältnisse gibt er eine Erklärung dafür, wie der kleine Sandhügel der Düne sich überhaupt so lange mitten in der See hat halten können: die Düne liegt im Kern einer Kreisströmung, wodurch die Sandteilchen immer wieder zusammengetrieben werden. Nur bei besonders heftigen und lange andauernden Stürmen, namentlich Nordweststürmen, kommt die Kreisströmung nicht zur Geltung, es werden größere Sandmassen losgerissen und so weit verschlagen, daß die bei ruhigem Wetter wieder auftretenden Nordwestströmungen der Flut sie der Düne nicht wieder zuführen können.

Der Verfasser kommt ferner zu dem auch durch geologische Betrachtungen bestätigten Schluß, daß die wirklich großen Verluste, welche die Insel erlitten, an ihrem niedrigen Teile, der Düne, eingetreten sind, was umsomehr an Wahrscheinlichkeit gewinnt, als mit Bestimmtheit festgestellt ist, daß hier für lange Zeit die Klippen zur Kalk- und Gipsgewinnung von Menschenhand abgebrochen sind.

Ursachen und Gang des Zerfalls der Insel.

Zum Verständnis der Ursachen und des Ganges des Zerfalls der roten Klippe ist die Kenntnis der vom Verfasser ausführlich beschriebenen Eigenschaften der Hauptbestandteile der Insel notwendig. Die Gesteinsarten, die den roten Felsen bilden, Buntsandstein und Zechstein, zeigen äußerlich große Ähnlichkeit; beide haben schiefriges Gefüge, bilden Platten von 30 bis 50 cm Stärke; die Schichten fallen unter einen Winkel von 17 bis 21°, von SSW nach ONO. Die Spaltungsflächen stehen senkrecht zu den Schichtungsflächen und laufen etwa senkrecht zur Längsachse der ganzen Insel und parallel

Digitized by Google

zu dieser, bilden also einen rechten Winkel. Die Härte des Gesteins liegt zwischen 3 und 4 (Mohsche Skala), es färbt ab und ist ganz unelastisch. Zechstein: rotbraune Farbe, Druckfestigkeit 695 bis 490 kg/qcm; im Zechstein treten weiße Sandschichten auf, die zerreiblich und ohne Festigkeit sind. Buntsandstein: fleischrot, Druckfestigkeit 300 kg/qcm. Die Zugfestigkeit beider Gesteinsarten senkrecht zur Schichtung, der Zusammenhang der Platten ist sehr gering, etwa 5 kg/qcm. Sie zerfielen, nachdem sie, mit Wasser gesättigt (wozu 48 bis 100 Stunden nötig), 25 mal einem Frost von 11,5° C ausgesetzt und wieder aufgetaut waren. Auf der Oberfläche der Insel findet sich eine 30 cm starke Ackerkrume, darunter etwa 90 cm zu toniger Erde verrottetes Gestein, das allmählich in sogenannten faulen Fels übergeht, so daß eine Bearbeitung mit der Spitzhacke noch möglich. Bei 2,5 m Tiefe stößt man auf gesunden, widerstandsfähigen Fels. Das Gestein der Klippenfelder ist ebenfalls aus gesundem Fels zusammengesetzt. Zechstein und Buntsandstein bestehen chemisch aus Tonsilikaten, denen 12 bis 14 Prozent Kalciumkarbonat als Hauptbindemittel beigemengt ist. Letzteres wird durch Zutritt von Wasser, Sauerstoff und Kohlensäure der Luft in Kalciumbikarbonat übergeführt, das in Wasser löslich ist. Dies Salz wird durch die See in Höhe des Flutwasserspiegels ausgelaugt, worauf das Gestein, seines Bindemittels beraubt, verwittert, zerfällt und weggespült wird. Auch die im Zechstein vorkommenden Kupferverbindungen sind im Seewasser löslich, ihr Vorkommeu beschleunigt den Zersetzungsprozeß.

Nachdem dies vorausgeschickt ist, erklärt sich der Gang des Verfalles ohne Schwierigkeit:

Den Witterungseinflüssen und der Brandungswelle in erster Linie ausgesetzt ist die Westseite, die Strecke zwischen Südhorn und Nordhorn. Der Prozeß beginnt hier am Felsfuß, in der Höhe des Flutwasserspiegels, wo Luft und Brandungswelle am längsten einwirken können. Das Gestein wird zunächst in der oben beschriebenen Weise durch die Witterungseinflüsse mürbe gemacht, die Flutwelle spült das ausgelaugte Gestein fort; je minderwertiger das Gestein, um so tiefer die Furchen. Die oberen Gesteinsplatten ragen frei in die Luft, ihre Haltbarkeit wird auf Zug in Anspruch genommen; da die Zugfestigkeit (s. oben) sehr gering, brechen solche Platten bald ab, und nun bröckeln die höheren Schichten, ihres Haltes beraubt, allmählich nach. Am schnellsten spielt sich dieser Vorgang dort ab, wo die Brandungswelle in Felsspalten eindringen kann; diese wäscht sie zu tiefen Höhlen aus, die sich allmählich so weit verbreitern, daß die Deckenplatten zu weit frei liegen und abbrechen. Werden die Höhlen dann weiter und höher und damit den Witterungseinflüssen zugänglich, so sammeln sich die Tagewasser, namentlich das Spritzwasser der See, in den schräg nach der Insel fallenden Lagerfugen, lösen hier die Kalkteilchen auf und erweitern die Fugen. Platte auf Platte bricht ab, die Höhlen erweitern sich; meist vereinigen sich dann mehrere Höhlen, es entstehen hohe Hallen, bis zuletzt die Decke einstürzt und eine neue Einbuchtung in der Küste — ein neues Slapp — entsteht.

An Stellen, wo die Brandungswelle auf gutes Gestein trifft, schreitet der Zerstörungsprozeß nur ganz langsam fort; so haben sich einzelne Löcher im Hengst in 7 Jahren nur 1,5 Zoll verbreitert; am Fuß des Kastealhorns hat in 10 Jahren eine meßbare Abnutzung überhaupt nicht stattgefunden. An solchen Stellen wird nur eine Spülfurche ausgewaschen, die zum Stillstand kommt, wenn sie eine Form angenommen hat, die von den Wellen am wenigsten angegriffen wird, wo also ein gewisser Gleichgewichtszustand zwischen der Angriffskraft der Welle und der Widerstandsfähigkeit des Gesteins eintritt; diese Teile der Felswand bleiben als Hörns stehen; sie erreichen 50 bis 60 m Länge. Während aber die Front der Hörns aus widerstandsfähigem Gestein besteht, widerstehen ihre Wurzeln den schädlichen Einflüssen nicht. In den Lagerfugen sammeln sich die Tagewasser, und nun geht hier derselbe Prozeß vor sich wie bei den Höhlen. Da diese Höhlenbildungen meist an beiden Seiten der Hörns vor sich gehen, wird allmählich der ganze Hörn durchbrochen, es entsteht ein offenes Tor, ein

Digitized by Google

Gatt (Torbogen). Bricht dann weiter Platte auf Platte von der Decke ab, so bricht diese zusammen; damit ist die Verbindung mit dem Inselkörper gelöst, und die Vorderwand bleibt als alleinstehender Felsen, als Stack (Mönch 1808, Hengst 1860), stehen.

Anders gestaltet sich der Vorgang an der Nordostseite, wo starke Brandung seltener auftritt und der Gezeitenstrom die Hauptwirkung ausübt. Die zwischen Insel und Düne sich durchzwängende Mittelströmung läuft am Fuß der konkav vorspringenden Nordostseite entlang und schleift hier bei ihrer täglich viermal wiederkehrenden Arbeit eine Spülfurche in den Felsen ein; unterstützt wird sie hierbei durch das Geröll, das namentlich von der Nordostecke abstürzt, von dem Strom auf dem glatten Felsen an der Nordostseite entlang bis zum Walhörn oder noch weiter bis zur Mole gewälzt wird und gewissermaßen als Schleifmittel dient. Das Seewasser färbt sich hierbei braunrot (Krebssuppe). Durch diese Auswaschung am Fuße hat der Fels auf dem größten Teil der Nordostseite eine steile, oben überhängende Form angenommen. Da infolgedessen die oberen Schichten hier von den unteren nicht so gut unterstützt werden, wie auf der Westseite, so findet hier dauernd ein Abbröckeln ganz feiner Teile statt, was indes auf den Bestand der Insel nicht von nennenswertem Einfluß ist. Ein Zurückweichen der Felsoberkante in den letzten 10 Jahren ist nur an den Stellen nachweisbar, wo größere Abstürze stattgefunden haben. Am stärksten ist der Verlust in der Nordwestecke zwischen Nordhorn und Petersens Horn; hier ist gut die Hälfte aller Verluste eingetreten, welche die Insel seit Mitte des 19. Jahrhunderts erlitten hat. Bei Nordweststürmen, den schwersten und verderbenbringendsten, welchen die Insel überhaupt ausgesetzt ist, wird das Nordhorn und diese Seite in erster Linie in Mitleidenschaft gezogen. Auch die Form der ganzen Insel, die wie ein Keil von der Nordwestbrandung und dem Flutstrom bearbeitet ist, zeigt, welch verderbnisvollen Einfluß Flut und Brandung hier gehabt haben.

Die Ostseite ist dem Einfluß des Meeres durch das vorliegende Unterland entzogen. Trotzdem haben von den 64 seit 1897 beobachteten Abstürzen 5 an dieser Seite stattgefunden. An den Stellen, wo der Fels zutage tritt, rieselt nämlich bei Temperaturänderungen, namentlich nach Frost im Winter, ein feiner Steingrus ab, der an manchen Punkten in so bedeutenden Mengen auftritt, daß er alle halbe Jahr abgefahren werden muß.

Hier wirkt also die Witterung zerstörend auf den Bestand des Inselfelsens. Unter ihrem Einfluß findet zunächst eine direkte Verwitterung des Gesteins in der schon oben geschilderten Weise statt. Regen und Schnee lösen die Kalkteilchen der obersten Schichten auf und spülen die losen Tonteilchen teils direkt ab, teils werden sie von der Sonne abgetrocknet und zu Staub verwandelt, den der Wind davonführt, oder vom Frost abgesprengt. Diese durch direkte Verwitterung hervorgerufenen Verluste der Insel sind nur sehr gering; sie treten jedoch nicht nur auf der West-, sondern auch auf der Ostseite des Felsens auf, von welch letzterer man vielfach fälschlich annimmt, daß sie gegen Witterungseinflüsse geschützt sei. Dies ist indessen nicht der Fall, namentlich der Frost ist fast stets von Ostwinden begleitet, die den Felsen an dieser Seite in erster Linie treffen.

Etwas größere Verluste treten an der Ackerkrume ein. Da, wo große Abstürze stattfanden, bleibt eine senkrechte Erdwand stehen, die sich naturgemäß in eine Böschung verwandelt. Der Regen wäscht hier zunächst tiefe Rinnen aus; allmählich vereinigen sich solche nebeneinanderliegenden Rinnen, und es entsteht eine Böschung, die sich an geschützten Stellen mit der Zeit mit Rasen bedeckt. An weniger geschützten Stellen, wo keine Vegetation aufkommen kann, bildet sich auf der Oberfläche eine feste, lehmige Kruste, die auch guten Schutz gewährt.

Eine ähnliche Erscheinung tritt endlich in den an der Ostseite und der Nordostseite vorhandenen wasserführenden Schichten zutage, in denen das dort auftretende Wasser lösliche Teilchen des Felsens auflöst und der Insel entführt; auch dieser Verlust ist geringfügig.

Digitized by Google

Einen nachteiligen Einfluß auf den Bestand der Insel übt schließlich ein Teil der Tagewasser aus, der von dem Tonboden aufgesaugt wird, dann zunächst den Verwitterungsprozeß der oberen Felsschichten unterstützt und schließlich durch Felsspalten nach der Tiefe zu sickert. Hierdurch wird die Bildung von Rissen gefördert.

Die beobachteten Abstürze verteilen sich in ganz verschiedener Weise auf die einzelnen Monate. Von 64 beobachteten Abstürzen haben 18, also 28 Prozent, die Oberfläche der Insel berührt, ein Beweis, daß die von unten wirkende Gewalt der Meereswelle verderbenbringender ist als die von oben wirkenden Witterungseinflüsse. Der Regen allein namentlich kann nicht von so erheblichem Einfluß auf die Abstürze sein, wie man meist annimmt, sonst müßten in der regnerischsten Zeit — August bis November — auch die meisten Oberflächenabstürze stattfinden, was nicht der Fall ist. Die Abstürze aus dem Felshang in diesen Monaten sind in erster Linie den um diese Zeit wieder einsetzenden Sturmfluten zuzuschreiben oder der Hitze des Sommers. In dem heißen, trockenen Sommer 1905 traten an 3 Stellen starke Risse auf, von denen einer zu einem sofortigen, zwei zu nachträglichen Abstürzen führten. Die kältesten Monate, Dezember bis März, bringen auch die meisten und bedeutendsten Oberflächenabstürze. In der Zeit vom April bis Juli, in der weder Sturmfluten noch Frost auftreten und in der die Hitze des Sommers noch keine Wirkung äußern kann, finden die wenigsten Abstürze statt.

Das Schlußergebnis der vorstehenden Betrachtungen faßt Major Brohm zusammen, wie folgt: Der eigentliche Zerstörer des roten Felsens ist das Meer mit seiner Brandungswelle (im Südwesten) und seinem Gezeitenstrom (im Nordosten). Wo die Wirkung des Meeres ausgeschaltet ist, schreitet die Zerstörung kaum merklich fort. Die Witterungseinflüsse bereiten die Zerstörungsarbeit des Meeres vor, indem sie das Gestein mürbe machen; sie vollenden den Zerstörungsprozeß, indem sie das von der See unterhöhlte und gelockerte Gestein zum Absturz bringen. Die nebenhergehende Verwitterung des Gesteins ist von geringem Einfluß; nur an der Nordostseite, namentlich zwischen Petersens Horn und Nordhorn, scheint sie auch von der See noch nicht unterwaschene Felsteile durch Abrutschen zum Absturz zu bringen.

Maßnahmen zur Erhaltung der Insel.

Wenngleich der Verfall der Insel nicht so schnell vor sich geht, wie vielfach angenommen wird, sind doch Bauten zur künstlichen Erhaltung der Insel notwendig. Gefährdet ist in erster Linie die Düne, dann einzelne Felspartien der Westseite, schließlich die Nordostkante, soweit sie vom Gezeitenstrom benagt wird. In dieser Reihenfolge ist auch vorgegangen worden.

Zuerst wurde die Düne durch Buhnenbauten*) nach einem Entwurf des Oberbaudirektors Franzius, Bremen, geschützt.

Die Anforderungen, welche an die Erhaltungsbauten der Hauptinsel, also des roten Felsens, zu stellen sind, ergeben sich aus folgendem:

1. Sie müssen nach Möglichkeit das Vorhandene erhalten.
2. Sie müssen den Felsfuß gegen die schädlichen Einwirkungen der See schützen.
3. Sie müssen den Felsen gegen die schädliche Wirkung der Witterungseinflüsse sichern.
4. Sie müssen wirtschaftlich gerechtfertigt und zweckmäßig sein.

Zu 1. Um den Felsen vor weiteren Abstürzen zu bewahren, muß man zunächst die frei in der Luft hängenden Teile unterstützen also die Höhlen ausfüllen, ihre Decke durch Pfeiler untermauern.

Zu 2. Gegen die Einflüsse der See, also der Brandung und des Gezeitenstromes, werden die gefährdeten Felsteile am besten durch eine Schutzmauer gesichert.

*) Näheres in der Zeitschrift für Bauwesen. 1904.

Digitized by Google

Zu 3. Um den Felsfuß vor den schädlichen Witterungseinflüssen zu bewahren, muß er an den jenen ausgesetzten Stellen mit Sand oder Inselgestein bedeckt werden, was nur dort ausführbar ist, wo das Gestein hinter einer Schutzmauer liegt.

Um ferner das Eindringen der Tagewasser von der Oberfläche her möglichst zu verhindern, muß für guten Abfluß des Wassers gesorgt werden. Die Kanalisation der Straßen des Oberlandes, der Abfallschacht an der Nordostecke, die Röhrenleitungen, die über die Felswand geführt sind, dienen diesem Zweck. Sehr angebracht würde in dieser Hinsicht die Abpflasterung der Felskante in 5 bis 6 m Breite sein, eine Maßregel, die von der Fortifikation an einzelnen Stellen bereits in kleinerem Umfange (1,5 m breit) ausgeführt ist. Guten Schutz bildet in dieser Hinsicht auch der Rasen, während die bebauten Felder weniger günstig wirken, da sie, besonders im Winter, das Eindringen der Tagewasser fördern und das schnelle Ablaufen verhindern. Dieser Übelstand ist indessen vorläufig noch nicht so schwerwiegend, daß der Ackerbau ganz verboten werden müßte. Die Anlage gemauerter Rinnen, sorgfältige Pflasterung und gute Abwässerung der Wege werden hier genügen, wenn sie in größerem Umfange als bisher durchgeführt werden.

Zu 4. Bei Beurteilung der wirtschaftlichen Seite der Frage muß zwischen den Bauten der Westseite, die nur dem Schutze der Insel dienen können, und denen an der Nordostseite unterschieden werden, die noch anderweitig verwendet werden könnten, wie z. B. für Hafenanlagen Dünenschutz, Lagerplätze u. a. Als wirtschaftlich nicht gerechtfertigt bezeichnet Major Brohm den Vorschlag des Geheimen Oberbaurats Fülscher, eine zusammenhängende Mauer um die ganze Insel zu legen, die im Westen etwa 25 m, an der Nordostseite etwa 15 m vom Felsfuß entfernt wäre.

Demgegenüber glaubt der Verfasser, daß die auf der Westseite tatsächlich bereits in Angriff genommenen Uferschutzbauten, weiter durchgeführt, wohl imstande sein werden, den durch eine Ringmauer erstrebten Zweck billiger und auch zweckmäßiger zu erreichen. Bei den bisher ausgeführten Bauten sind nicht die widerstandsfähigen Hörns, sondern nur die Teile des Felsens durch Mauern geschützt, welche aus schlechtem, bröckeligem Gestein bestehen. Die hier liegenden Höhlen und überhängenden Felspartien sind ausgefüllt und untermauert, der Felsfuß ist durch Sand usw. gegen die Witterungseinflüsse geschützt. Im ganzen sind nach überschläglicher Rechnung 940 m Schutzmauern notwendig, von denen 237 m bereits ausgeführt sind. Die fehlenden 700 m werden einschließlich des Vermauerns der Höhlen und der Hinterfüllung nicht ganz 2 Millionen Mark kosten, so daß die ganze Westseite mit einem Kostenaufwand von etwa $2\frac{1}{2}$ Millionen Mark gesichert ist. Gegenüber einer durchlaufenden Ringmauer werden auf diese Weise etwa 800 m im Werte von $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark gespart. Allerdings bilden die Anschlüsse des Mauerwerks an den Fels schwache Punkte, an denen die Brandung besonders heftig angreifen kann, doch haben die Erfahrungen mit einer 1892 erbauten Mauer neben der Mole gezeigt, daß innerhalb von 14 Jahren der Anschluß sich als durchaus widerstandsfähig erwiesen hat.

In anderer Weise muß die Nordost- und Ostseite behandelt werden. Letztere bedarf an der Felswand eines Schutzes überhaupt nicht; es wird sich nur darum handeln, den Teil des Unterlandes zu schützen, der dem Gezeitenstrom und der Brandung ausgesetzt ist; bei der ersteren wirkt am verderbenbringendsten der Gezeitenstrom. Um diesen abzulenken, müßte man eine große Mole, etwa vom Hengst ab, in nordnordöstlicher Richtung, quer vor die ganze Insel legen. Die Düne erhielte auf diese Weise einen besseren Schutz gegen die Nordwestbrandung und den Flutstrom, und die Nordwestseite würde gar nicht, oder erst etwa am Wallhörn vom Flutstrom angegriffen werden. Um die Insel hiergegen und gegen die bei östlichen Winden auftretende Brandung zu schützen, muß noch ein hochwasserfreies Vorland, ähnlich dem Unterlande, vor der ganzen Nordostseite geschaffen werden. Den erforderlichen Boden kann man an der Loreleybank baggern. Der Rand wäre durch ein auf dem Felsgrund gut fundiertes Uferschutzwerk aus Granitfindlingen oder Betonblöcken zu sichern. Das gewonnene Gelände kann man zur An-

Digitized by Google

lage von Lagerplätzen ausnutzen. Hinter der Mole könnte ein Nothafen geschaffen werden, den unsere Fischereifahrzeuge in der Nordsee bitter nötig haben.

Es würde zuweit führen, nach den vorstehenden allgemeinen Darlegungen über die Art der notwendigen Schutzbauten noch auf die Ausführung der 1903 begonnenen Arbeiten im einzelnen näher einzugehen. Es sei in dieser Beziehung auf das außerordentlich interessante und lehrreiche Schlußkapitel des Werkes „Helgoland" (Schilderung der bis jetzt ausgeführten Uferschutzbauten) verwiesen, in dem der Verfasser u. a. ausführlich die Fundamentierung, das Material, den Aufbau und die geeignetsten Profile für die Uferschutzmauer bespricht. Diese Ausführungen werden ebenso wie die in den übrigen Kapiteln durch eine große Anzahl sehr gut ausgeführter Skizzen, Pläne und Abbildungen ergänzt, welche in hervorragender Weise dazu geeignet sind, dem Leser ein anschauliches Bild von dem Zerstörungsprozeß ebenso wie von den Schutzmaßregeln zu verschaffen.

Wir wünschen aufrichtig, daß das vorliegende Werk dazu beitragen möge, das Interesse weiterer Kreise an den Schicksalen Helgolands zu wecken und vor allem die Beunruhigung derer zu beseitigen, welche annehmen, daß die Insel in absehbarer Zeit der Zerstörung verfallen und damit für das Reich und seine Wehrkraft nutzlos werden müsse.

Das Seezeichen-, Leuchtfeuer- und Lotsenwesen an der Jade.

Ein Rückblick auf das 50jährige Bestehen und die Entwicklung des Lotsenkommandos an der Jade.

Die älteste Marinebehörde zu Wilhelmshaven ist neben dem aus der ehemaligen Hafenbaukommission für das Jadegebiet, der späteren Marine-Hafenbaukommission hervorgegangenen Hafenbauressort der Kaiserlichen Werft das Kaiserliche Lotsenkommando an der Jade.

Mit der Grundlegung eines deutschen Kriegshafens an der Nordsee fällt seine Entstehung zusammen. Anfänglich „Königlich Preußische Barsenmeisterei" benannt, erhielt es am 1. April 1862 die Bezeichnung „Königlich Preußisches Lotsenkommando an der Jade" und wurde nach Übernahme der preußischen Kriegsmarine auf das Deutsche Reich das „Kaiserliche Lotsenkommando an der Jade".

Scheinbar eine Dienststelle von minderer Bedeutung, wird das Lotsenkommando jedoch auf Grund der ihm zufallenden wichtigen Aufgaben, die in der Sorge für die Brauchbarkeit und die sachgemäße Bezeichnung des Wasserweges von der Nordsee zum Jadekriegshafen und in der Erziehung und Ausbildung eines zum Lotsen auf der Jade wie auf allen Schiffahrtswegen an der deutschen Nordseeküste unter allen Umständen zuverlässigen Personals bestehen, von der größten Bedeutung für die Kaiserliche Marine. Es dürfte sich daher ein Rückblick auf das nunmehr über 50 Jahre zurückliegende Entstehen und die Entwicklung des Lotsenkommandos und seiner Einrichtungen wohl verlohnen.

Als Preußen durch den Vertrag vom 26. Juli 1853 das zur Anlage eines Kriegshafens erforderliche Gebiet von Oldenburg erworben hatte, betraute es mit der Leitung der Vorarbeiten zum Bau eines solchen Hafens das Königliche Admiralitätskommissariat in Oldenburg. Unter dieser Behörde wurde eine Königliche Barsenmeisterei zu Rüstringersiel (heute Rüstersiel) errichtet, welche zunächst für die richtige Auslotung und Bezeichnung eines von See nach dem Hafengebiet führenden und für tiefgehende Schiffe geeigneten Fahrwassers zu sorgen hatte. Als Zeitpunkt der Gründung ist der 16. Dezember 1854 anzusehen, da an diesem Tage die Übergabe der vorhandenen Ver-

Digitized by Google

messungs- und Betonnungsgegenstände durch den Königlichen Leutnant zur See 1. Klasse Schirmacher an den seit dem 22. April 1854 bei den Vermessungs- und Hafenbauvorarbeiten tätigen Ingenieur v. Krohn erfolgte. Diesem wurde ein vertragsmäßig angenommener Kapitän der Handelsmarine, Thaden, als seemännisch-technischer Leiter im Auslegen der Seetonnen und in der Führung des Betonnungsfahrzeuges beigegeben, welcher mit dem Ingenieur v. Krohn zusammen den Vorstand der Barsenmeisterei bildete.

Am 2. Mai 1857 wurde als Vorsteher des „Betonnungswesens" der preußische Major a. D. Jungmann eingesetzt, der jedoch schon am Ende desselben Jahres von der Leitung zurücktrat. Gleichzeitig schied auch der Barsenmeister Thaden aus dem Vertragsverhältnisse aus, und der Ingenieur v. Krohn blieb von nun an alleiniger Vorstand der Behörde.

Der Sitz derselben richtete sich in der Folgezeit nach dem jeweiligen dienstlichen Wohnorte des Ingenieurs v. Krohn und war bis 1859 Rüstringersiel, dann Heppens und nach der durch Allerhöchste Ordre vom 27. Mai 1869 vollzogenen Namensgebung der Stadt und des Kriegshafens Wilhelmshaven.

Die Barsenmeisterei und später das Lotsenkommando blieb auch ferner dem Admiralitätskommissariat unterstellt. Als durch Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 19. Mai 1870 der erste Oberwerftdirektor von Wilhelmshaven ernannt und gleichzeitig mit den Dienstobliegenheiten eines Marinestationschefs betraut wurde, trat das Lotsenkommando unmittelbar unter das Kommando der Marinestation der Nordsee. Nach der Ernennung eines Vermessungsdirigenten der Nordsee im August 1885 wurde es diesem unterstellt. Auch nach Übergang der Geschäfte der Vermessungsdirigenten auf die Küstenbezirksämter im März 1893 blieb dasselbe Verhältnis zum Küstenbezirksamt VI in Wilhelmshaven bestehen.

Am 1. April 1896 erhielt das Lotsenkommando durch Einrichtung der Marine-Lotsenverwaltung an der Jade ein eigenes, der Stationskasse in Wilhelmshaven angeschlossenes Rechnungsamt, dessen Arbeiten bis dahin die Verwaltungsabteilung bzw. die Kassenverwaltung der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven erledigt hatte.

Die Aufgaben und der Dienstbetrieb des Lotsenkommandos werden durch eine Dienstanweisung geregelt. Die erste, am 15. Februar 1864 erlassene Dienstanweisung wurde am 3. August 1880 durch eine neue ersetzt und an deren Stelle nach der stattgehabten bedeutenden Vergrößerung des Betriebes die gegenwärtig in Kraft befindliche Dienstanweisung vom 18. Juni 1900 herausgegeben.

Diese Dienstanweisung war das letzte Werk des hochverdienten Lotsenkommandeurs v. Krohn, der am 1. Oktober 1900 nach über 50jähriger Tätigkeit von den Dienstgeschäften zurücktrat und am 1. Januar 1901 in den Ruhestand versetzt wurde. Leider war es ihm nicht vergönnt, sich lange der wohlverdienten Ruhe zu erfreuen, da ihn der Tod schon im Januar 1904 aus seinem arbeitsreichen Leben abrief.

Die nachfolgenden Teile sollen ein Bild von der Entwicklung der gesamten dem Lotsenkommando unterstellten Einrichtungen und Anlagen geben.

Das Seezeichen- und Leuchtfeuerwesen.

Das am 16. Dezember 1854 von der Barsenmeisterei übernommene Betonnungsinventar bestand nur aus sechs Bojenbullen (stumpfe Tonnen) und sechs Bojenspieren (Spierentonnen) mit der zugehörigen Verankerung und mußte bald erheblich vermehrt werden.

Die Barsenmeisterei hatte zunächst die preußischen Leutnants zur See Köhler und Werner in Ausführung der Vermessungen zu unterstützen, wozu zwei Blankeneser Fischerewer „Genius" und „Marianne" gechartert wurden. Nach dem erstgenannten Fahrzeuge hat eine Untiefe der Innenjade, die Geniusbank, ihren Namen erhalten. Die erste Aufnahme der Jade begann im Frühjahr 1855 und wurde im Herbst desselben Jahres beendet. Gleichzeitig fand eine Bezeichnung des Fahrwassers durch Seetonnen statt. Die Vermessung des bis dahin wenig befahrenen Gewässers konnte natürlich in

Digitized by Google

der Kürze der Zeit und bei den vorhandenen geringen Mitteln sowie bei dem Mangel an zuverlässigem Kartenmaterial als Unterlage nicht sehr eingehend sein. Auch waren die damals verwendeten Vermessungsinstrumente im Vergleich mit den heutigen noch sehr unvollkommen, und Peilobjekte in der Jademündung und in der Außenjade noch nicht errichtet. Es bedurfte daher noch jahrelanger Arbeit, um eine für große und tiefgehende Schiffe brauchbare Fahrstraße auszuloten und zu bezeichnen. Zur Ausführung dieser Vermessungs- und Betonnungsarbeiten wurde im Jahre 1855 auf der Königlichen Werft zu Danzig der Schoner „Iltis" für die Barsenmeisterei gebaut und im Frühjahr 1856 nach der Jade übergeführt.

Die erste wichtige Verbesserung in der Bezeichnung der Jade erfolgte im Jahre 1855 durch den Bau eines neuen Leuchtturmes von 31 m Höhe auf dem Ostende der Insel Wangeroog seitens der oldenburgischen Regierung. Der alte, im Westen der Insel gelegene Leuchtturm hatte aufgegeben werden müssen, da seine Sicherheit durch das andringende Meer stark gefährdet war.

An der Innenjade wurde 1858 eine Leuchtbake auf der alten Heppenser Batterie errichtet, die bis Ende 1876 unterhalten wurde.

Am 15. April 1865 schlossen Preußen und Oldenburg einen Vertrag, nach welchem die Betonnung der Blauen Balje — ein östlich der Insel Wangeroog befindliches und sehr häufigen Änderungen ausgesetztes Nebenfahrwasser der Jade — dem Lotsenkommando übertragen wurde. Oldenburg verpflichtete sich dafür zur Erbauung und Unterhaltung einer Bake auf dem Oststrande von Wangeroog, der „Strandbake". Als Entschädigung für die erste Beschaffung der Tonnen hatte Oldenburg 360 Taler und für die Unterhaltung der Betonnung jährlich 150 Taler zu zahlen. Preußen seinerseits hatte Oldenburg die Hälfte der Baukosten sowie jährlich die Hälfte der Unterhaltungskosten der Strandbake zu erstatten. Dieses Abkommen ist noch heute in Kraft.

Eine zweite Bake wurde 1866 auf dem Minsener Olde-Oog, einem Sande an der Außenjade, errichtet, die gleichzeitig als Zufluchtsort für Schiffbrüchige eingerichtet wurde.

War nun auch durch die Errichtung dieser Baken sowie durch die stetige Vervollkommnung der Betonnung das Befahren der Jade am Tage bedeutend erleichtert, so reichte doch das Leuchtfeuer auf Wangeroog allein nicht aus, um eine sichere Benutzung bei Nacht zu ermöglichen. Die Verbesserung der Befeuerung war ein dringendes Bedürfnis. Das Marineministerium entschloß sich daher zur Beschaffung eines Feuerschiffes, das 1869/70 auf der Danziger Werft erbaut wurde.

Während der Überführung desselben von Danzig nach Wilhelmshaven brach 1870 der Deutsch-französische Krieg aus. Das Fahrzeug mußte den neutralen Hafen Friedrichshafen anlaufen, wurde später nach Kiel geschleppt und, nachdem die französische Flotte die Nordsee verlassen hatte, nach der Jade übergeführt, wo es gegen Weihnachten 1870 eintraf.

Bei Ausbruch des Krieges wurde das Wangerooger Leuchtfeuer gelöscht, die Baken an der Jade abgebrannt und die Betonnung aufgenommen.

Nach Einstellung der Feindseligkeiten wurde im Frühjahr 1871 das Leuchtfeuer auf Wangeroog wieder angezündet und die Betonnung der Jade wieder hergestellt. Auch die Baken wurden baldigst neu errichtet.

Am 22. April 1871 konnte das Feuerschiff „Außenjade" im Wangerooger Fahrwasser ausgelegt und seine Leuchtfeuer am 30. April in Betrieb genommen werden.

Um während der Winterszeit den einlaufenden Schiffen die Eisverhältnisse auf der Jade anzuzeigen, wurden 1873 Eissignale für die Jade eingeführt, die anfangs an der Südostseite des alten Kirchturms, später am Signalmast der Küstennachrichtenstelle zu Wangeroog gesetzt wurden.

Außerdem errichtete die Kaiserliche Telegraphendirektion zu Hannover 1873 auf dem Wangerooger Leuchtturm eine Signalstelle für Fern- und Flaggensignalverkehr.

Digitized by Google

Zur Betonnung des Hauptfahrwassers der Jade wurden bis 1875 einkommend an Steuerbord schwarze spitze Tonnen und an Backbord weiße stumpfe Tonnen verwendet. Vom genannten Jahre ab trat hierin insofern eine Änderung ein, als an der Steuerbordseite rote stumpfe Tonnen mit Buchstaben, an der Backbordseite schwarze spitze Tonnen mit Nummern ausgelegt wurden.

Im selben Jahre wurde als Ansegelungstonne für die Jade eine eiserne Glockentonne ausgelegt. Ferner wurden 1875 die beiden Baken an der Jade um eine dritte auf dem Mellumsande vermehrt, die in gleicher Weise wie die Minsener Old-Ooge-Bake ausgerüstet wurde. Alle drei Baken leisten bei den jährlichen Vermessungen sehr gute Dienste als Peilobjekte.

Besonders wichtige Verbesserungen erfuhr die Befeuerung der Jade in den folgenden Jahren.

Zunächst wurde am 1. Juli 1876 das zweite Jade-Feuerschiff, das Feuerschiff „Minsener Sand", in der Außenjade ausgelegt.

Sodann ist die Erbauung der Leuchttürme zu Schilligh örn und Varelersiel im Jahre 1876 zu erwähnen. Es sind dies runde eiserne Türme von 23,3 bzw. 29,7 m Höhe, mit Fresnelschen Linsen 4. Ordnung ausgerüstet. Sie wurden am 1. April 1877 in Betrieb genommen.

Auf dem Leuchturm zu Schillinghörn wurde gleichzeitig eine Signalstation eingerichtet, die nach dem internationalen Signalbuch mit Schiffen in Verkehr treten konnte. Das Bakenleuchtfeuer auf der alten Heppenser Batterie wurde am 31. Dezember 1876 gelöscht und als Ersatz zur Beleuchtung der Hafeneinfahrt von Wilhelmshaven ein grünes Feuer auf der Nordmole und ein rotes auf der Südmole angezündet.

Am 1. Juli 1877 ging der Leuchtturm zu Wangeroog durch Vertrag mit der oldenburgischen Regierung in den Besitz der Kaiserlichen Marine und in die Verwaltung des Lotsenkommandos über. Das Feuer dieses Turmes wurde im folgenden Jahre durch einen Drehfeuerapparat besser kenntlich gemacht.

Das Leuchtfeuer zu Varelersiel wurde am 1. August 1878 durch Einrichtung von weißen Blitzfeuersektoren an Stelle des bisherigen festen roten Feuers verbessert. Die Blitze werden durch einen von dem ehemaligen Chef des schwedischen Leuchtfeuerwesens, Baron v. Otter zu Stockholm, erfundenen Blendenapparat erzeugt.

Trotz dieser Verbesserung war das Varelersiel-Leuchtfeuer zur Beleuchtung der Innenjade nicht stark genug und mußte 1878 durch Auslegen eines Feuerschiffes an der Geniusbank, nach welcher das Fahrzeug auch benannt wurde, ergänzt werden.

Neben der Befeuerung wurde auch die Betonnung 1877 durch Beschaffung einer Heultonne verbessert, die vor der Jademündung ausgelegt wurde.

Als Ersatz für den verbrauchten Tonnenleger „Iltis" war von der Kaiserlichen Werft Danzig eines neues Fahrzeug auf Stapel gelegt, das 1878 als „Segeltonnenleger Heppens" in Dienst gestellt wurde.

Im Jahre 1878 wurde eine Nebelsignalstation auf der Insel Wangeroog errichtet, welche bei Eintritt von Nebel zur Warnung der Schiffe bei Annäherung an den Wangerooger Strand mittels einer Sirene Signale abzugeben hat.

Die erste Leuchttonne für die Jade wurde 1881 beschafft. Diese Tonne, noch heute im Gebrauch, ist eine eiserne Doppelkonusboje, die in ihrem Inneren den Vorrat an Fettgas zur Speisung der Flamme aufnimmt. Die Seelaterne der Tonne ist mit Fresnelscher Linse ausgerüstet.

In die Jahre 1881 bis 1885 fällt der unter Überwindung großer Schwierigkeiten erfolgte Bau des Leuchtturmes Roter-Sand vor der Jade- und Wesermündung durch die Aktiengesellschaft Harkort zu Duisburg a. Rh. für Rechnung des Bremischen Staates. Wegen seiner nach der Weser und nach der Jade gerichteten Sektoren ist dieses Leuchtfeuer auch für das Jadefahrwasser von großer Wichtigkeit. Am 1. November 1885 wurde dieses Feuer zum erstenmal in Betrieb genommen.

Digitized by Google

Der ursprünglich außerhalb des Deiches auf dem Groden erbaute Leuchtturm Schilligh örn mußte wegen der Gefährdung durch Sturmfluten 1882 nach der Innenseite des Deiches versetzt werden.

Des weiteren ist aus den 80er Jahren noch die Umänderung der Betonnung nach den „Grundsätzen des Systems zur Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern" gemäß Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 31. Juli 1887 sowie der allmähliche Übergang von hölzernen Seetonnen zu eisernen zu vermerken.

Einem längst empfundenen Bedürfnisse entsprechend erhielt das Lotsenkommando 1893 den von der Firma Jos. L. Meyer in Papenburg a. Ems erbauten Dampftonnenleger „Mellum", einen eisernen Schraubendampfer mit starkem Ladegeschirr zur Ausführung schwerer Tonnenarbeiten.

Eine weitere Ausdehnung erfuhr der Dienstbereich des Lotsenkommandos am 17. September 1895 durch Übernahme der bei Helgoland ausliegenden Betonnung, die bis dahin von der Königlichen Wasserbauinspektion Tönning herzurichten war.

Im Frühjahr 1896 wurde das Feuerschiff „Außenjade" mit dem Leuchtturm Wangeroog durch ein Fernsprechkabel verbunden. Wenngleich anfangs häufige Störungen vorkamen, so erwies sich diese Verbindung doch bald als recht brauchbar und ermöglichte eine schnelle Benachrichtigung des Stationskommandos in Wilhelmshaven über alle Begebenheiten in der Außenjade. Leider mußte 1903 der Fernsprechverkehr bei Verlegung des Feuerschiffes „Außenjade" aus dem Wangerooger Fahrwasser nach der Alten Jade aufgegeben werden, weil die bei einer Kabelverbindung notwendige Vermoorung die Sicherheit des Schiffes auf der neuen Station gefährdete.

Durch Vertrag zwischen dem Reichs-Marine-Amt und dem Tonnen- und Bakenamt zu Bremen wurde die Befeuerung der Jade und der Weser 1896 durch Errichtung einer elektrischen Zentrale auf Wangeroog und Herstellung einer Verbindung des Leuchtturmes Roter-Sand mittels zweier Lichtkabel erheblich verbessert. Beide Leuchttürme erhielten an Stelle des Petroleumlichtes elektrisches Licht.

Auf dem Leuchtturm Wangeroog wurden gleichzeitig an Stelle des Drehfeuers verschiedene weiße und rote Fest- und Blitzfeuersektoren und außerdem ein Nebenfeuer zur Erleichterung der Wattschiffahrt eingerichtet. Der elektrische Betrieb wurde am 15. Oktober 1896 eröffnet.

Der Versuch, auch Leuchttonnen durch Kabel mit Wangeroog zu verbinden und mit elektrischem Licht zu speisen, scheiterte an der ungünstigen Lage der Tonnen in starkem Strom und sehr bewegtem Wasser und mußte wegen häufiger Betriebsstörungen aufgegeben werden.

Dafür fand eine bedeutende Vermehrung der in der Jade ausliegenden Gasleuchttonnen statt. An Stelle der bisher verwendeten Doppelkonusleuchttonnen wurden solche von der Form der Spierentonnen beschafft, welche durch eine kettenlose, unmittelbare Verankerung am Ankerblock eine senkrechte Stellung gleich kleinen Leuchttürmen einnehmen sollten.

Diese Art der Verankerung erwies sich aber auf die Dauer als unzweckmäßig, weil bei der Veränderlichkeit der Fahrwasser- und Tiefenverhältnisse der Jade und der dadurch bedingten Notwendigkeit einer häufigen Verlegung der Tonnen die dieser Tonnenkonstruktion zugrunde liegenden Voraussetzungen sich nicht immer erfüllen ließen.

In der Folgezeit wurde daher von der Beschaffung dieser Leuchttonnenart abgesehen und auf Doppelkonusbojen mit Rohransatz und Rudereinrichtung zurückgegriffen, die sich im ganzen auch gut bewährt haben.

Zur Bereitung des zur Speisung der Gasleuchttonnen erforderlichen Leuchtgases wurde 1896 eine Fettgasanstalt für das Lotsenkommando in Nähe des Tonnenschuppens am Vorhafen zu Wilhelmshaven erbaut.

Um ein sicheres Befahren des Nord- und Südhafens von Helgoland zu ermöglichen, wurden 1899 drei Leuchtbaken auf der Düneninsel daselbst errichtet, deren Licht

Digitized by Google

mit Fettgas gespeist wird, welches in zwei Vorratskesseln aufgespeichert und von Zeit zu Zeit durch Zufuhr aus Wilhelmshaven ergänzt wird.

Die Wanderung der Sände im Barrengebiet der Außenjade hatte das bisher als Hauptfahrwasser benutzte Wangerooger Fahrwasser trotz wiederholter Baggerungen sehr verschlechtert, während die Wassertiefen in der östlicher gelegenen sogenannten Alten Jade zugenommen hatten. Aus diesem Grunde wurde 1899 auch dieses Fahrwasser gut betonnt und in den nächsten Jahren als Hauptfahrwasser für größere Schiffe in Benutzung genommen. Die Verlegung der Feuerschiffe „Außenjade" und „Minsener Sand" nach der Alten Jade fand jedoch erst 1903 statt.

Auf dem Leuchtturm Wangeroog wurde am 1. Januar 1900 eine Seetelegraphenanstalt ins Leben gerufen, doch gehen bei derselben nur wenig Seetelegramme ein.

Von einiger Bedeutung war die Einführung von Wasserstandssignalen für die Außenjade am 1. März 1900. Diese Signale wurden auf den Feuerschiffen „Außenjade" und „Minsener Sand" durch Signalkörper und vom Leuchtturm Wangeroog durch Flaggen gegeben. Sie gründeten sich auf den telephonisch vom Leuchtturm Roter-Sand nach Wangeroog und von hier auf gleichem Wege nach Feuerschiff „Außenjade" gegebenen Pegelstand und ermöglichten tiefgehenden Schiffen eine rechtzeitige Orientierung über den Wasserstand in dem gefährlichen Barrengebiet.

Nach Verlegung des Feuerschiffes „Außenjade" nach der Alten Jade und Fortfall der Fernsprechverbindung mußte auch die Abgabe der Wasserstandssignale eingestellt werden.

Das durch mehr als 30jährige ununterbrochene Indiensthaltung aufgebrauchte Feuerschiff „Außenjade" wurde 1903 durch ein neues eisernes, von der Firma Meyer in Papenburg erbautes Feuerschiff ersetzt. Es erhielt als Nebelsignalapparat ein Pietersches Dampfnebelhorn und als Signaleinrichtung einen elektrischen Nachtsignalapparat, System Conz. Nach seiner Fertigstellung wurde es auf der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven mit Funkspruchseinrichtung ausgerüstet und dient seitdem auf seiner Station als öffentliche Funkspruchstelle mit beschränktem Verkehr.

Um mit dem Leuchtfeuer von Varelersiel in dem ziemlich weit abliegenden Jadefahrwasser eine bessere Wirkung zu erzielen, wurde in jüngster Zeit das dort bisher verwendete Petroleumlicht durch Petroleumglühlicht ersetzt. Die dort mit einer Azetylenanlage gemachten Versuche wurden wieder aufgegeben.

Die Befeuerung und Betonnung von Helgoland sind gleichfalls kürzlich einer Verbesserung unterzogen worden durch Erbauung einer Leuchtbake auf dem Unterlande von Helgoland in der Nähe der Marinemole, durch Auslegung einer Leuchttonne an der Ostseite der Düne, durch Bezeichnung der Loreleybank mittels eines Sektors der Nordbake sowie durch eine Glockentonne zur Warnung vor der gefährlichen Hogsteen-Klippe. Für 1906 ist die Errichtung einer Leuchtbake in der Innenjade an der Sengwarder Balje und eines Leuchtturmes auf dem Watt bei Voslapp in Aussicht genommen, ferner soll der Leuchtturm Schilligbörn Petroleumglühlicht erhalten.

Die Speisung des Leuchtfeuers Roter-Sand mit elektrischem Licht hat seit Oktober 1904 eingestellt werden müssen, weil die von Wangeroog dorthin führenden Starkstromkabel zu hohe Unterhaltungskosten verursachten. Als Ersatz ist Petroleumglühlicht eingeführt.

So ist die Bezeichnung der im Dienstbereich des Lotsenkommandos liegenden Fahrwasser in dem zurückliegenden Zeitabschnitte von 50 Jahren zu einer recht brauchbaren geworden und gestattet das Ein- und Auslaufen der größten Linienschiffe bei Tage und bei Nacht. Allein das Betonnungsinventar hat gegenwärtig einen Gesamtwert von rund 380000 Mark. Es umfaßt einschließlich der Reserve gegen 220 Seetonnen, darunter 4 Heul- und 16 Leucht- bzw. Glockenleuchttonnen, mit dem zugehörigen Verankerungsmaterial.

Das Lotsenwesen.

Nach Festlegung und Bezeichnung des Jadefahrwassers mußte als nächstliegende Aufgabe der Barsenmeisterei bzw. des Lotsenkommandos die Heranbildung von Lotsen

Digitized by Google

angesehen werden. Zu solchen eigneten sich am besten die bei den Vermessungen und bei der Betonnung tätig gewesenen Seeleute des „Iltis“, von denen sieben besonders brauchbare als Lotsenaspiranten eingestellt wurden. Ihre eingehende Ausbildung für den Lotsendienst nahm eine Reihe von Jahren in Anspruch.

Am 1. April 1862 erhielt die Barsenmeisterei die Bezeichnung „Königliches Lotsenkommando an der Jade“ mit gleichzeitiger Ernennung des Ingenieurs v. Krohn zum Lotsenkommandeur an der Jade. Ein Jahr später wurde zu seiner Unterstützung ein Schiffskapitän der Handelsmarine, Hanke, als erster Oberlotse angestellt und mit der Führung des Tonnenlegers „Iltis“ beauftragt.

Am 3. März 1864 erhielt das Jadelotsenpersonal durch Allerhöchste Ordre eine Dienstkleidung. Ausgebildete Jadelotsen waren immer noch nicht vorhanden, vielmehr mußte der Lotsendienst von den in der Ausbildung befindlichen Lotsenaspiranten wahrgenommen werden. Zur besseren Ausbildung dieser Leute und zum Besetzen einer Lotsenstation vor der Jademündung für den wachsenden Schiffsverkehr war die Beschaffung eines besonderen Lotsenfahrzeuges notwendig. Die Admiralität gab daher bei der Werft von Thomas Wanhill zu Poole in England einen Lotsenschoner in Auftrag, der den Namen „Wangeroog“ erhielt und 1866 in Dienst gestellt wurde.

Am 1. August 1866 erfolgte die Anstellung der ersten sieben Seelotsen für die Jade.

Diese Lotsen hatten sowohl Seelotsen- wie auch Hafenlotsendienste zu verrichten, da besondere Hafenlotsen für Wilhelmshaven noch nicht nötig waren. Während des Deutsch-Französischen Krieges wurden die Lotsen und Lotsenaspiranten auf die einzelnen Kriegschiffe verteilt, und zwar auf die großen Schiffe je ein Lotse und ein Lotsenaspirant, auf die kleineren Schiffe nur ein Lotse bzw. Aspirant. Da die Betonnung aufgenommen, die Leuchtfeuer gelöscht und die Baken verbrannt waren, so konnten die Lotsen sich nur nach den Landmarken richten, wobei ihnen die jahrelange Ausbildung sehr zustatten kam.

Am 1. Januar 1871 wurde die Zahl der Seelotsen um sechs vermehrt.

Durch Allerhöchste Ordre vom 24. April 1873 wurde das Jadelotsenpersonal den Militärbeamten der Marine eingereiht.

Als der Lotsenschoner bei den gesteigerten Ansprüchen zur Ausbildung des Personals und zum Kreuzen vor der Jade nicht mehr ausreichte, wurde im Jahre 1875 ein Lotsendampfer bei der Aktiengesellschaft Weser in Bremen in Auftrag gegeben, der den Namen „Wilhelmshaven“ erhielt. Nun konnte die Ausbildung des Lotsenpersonals erweitert und auf eine allgemeine Kenntnis der Weser- und Elbmündungen ausgedehnt werden.

Die Zahl der Oberlotsen wurde 1875 auf drei vermehrt, von denen nunmehr in der Hauptsache einer den Betonnungs-, der zweite den Vermessungs- und der dritte den Ausbildungsdienst zu leiten hatte. Im Jahre 1877 erfolgte die Ernennung der drei ältesten Seelotsen zu Hafenlotsen.

Um auch bei Abwesenheit der Jadelotsenfahrzeuge vor der Jade einsegelnde Schiffe mit Lotsen besetzen zu können, ist mit Genehmigung des Tonnen- und Bakenamtes zu Bremen seit dem Sommer 1881 ein Jadelotse auf dem Feuerschiffe „Weser“ eingeschifft, dessen Anwesenheit an Bord durch Hissen der Lotsenflagge angezeigt wird.

Nach dem Reichsmarineetat 1889/90 wurden die Jadelotsen in zwei Klassen eingeteilt, und zwar wurden die älteren Lotsen als Jadelotsen 1. Klasse, die jüngeren als solche 2. Klasse bezeichnet.

Nach Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals für den Seeverkehr war es erforderlich, für die Kriegschiffe solche Lotsen bereit zu haben, die mit dem Fahrwasser der Unterelbe vertraut und der Marineverwaltung unterstellt waren. Es wurde daher 1895 eine Vereinbarung mit der Deputation für Handel und Schiffahrt zu Hamburg über die Zulassung von Jadelotsen zur Ausübung des Lotsendienstes auf der Elbe getroffen.

Digitized by Google

Nach gründlicher Vorbildung und Bestehen einer Prüfung werden seitdem je sechs Jadelotsen in vierteljährlichen Ablösungen dem Lotsinspektor in Cuxhaven zur Ausübung des Elblotsendienstes überwiesen und während dieser Zeit in jeder Weise den Cuxhavener (hamburgischen) Staatslotsen gleichgestellt.

Die im Laufe der Jahre vorgenommene Vermehrung des Personals und die gesteigerten Ansprüche an die Verwendbarkeit desselben machten die Beschaffung eines zweiten Lotsendampfers unabweisbar. So erfolgte 1902/03 der Bau des Lotsendampfers „Jade" auf der Werft der Elbschiffahrtsgesellschaft Kette zu Übigau bei Dresden. Das Fahrzeug erhielt eine Größe von 350 Tonnen und eine Maschine von 500 Pferdestärken. Es wird in erster Linie dazu verwendet, das Jadelotsenpersonal mit allen Gewässern der deutschen Nordseeküste auf das eingehendste vertraut zu machen, und ist zu diesem Zwecke für die Unterbringung einer größeren Anzahl Lotsen eingerichtet. Als Führer dieses Dampfers wurde ein weiterer Oberlotse, der vierte, angestellt. Im Sommer 1905 erhielt der Lotsendampfer „Jade" auch Funkspruchein richtung.

Seit dem Frühjahr 1903 wird dem Lotsenkommando, soweit als angängig, auch die Ausbildung der Torpedosteuerleute in Kenntnis der Einläufe an der deutschen Nordseeküste übertragen.

Als Ersatz für den 40 Jahre ohne Unterbrechung in Dienst gehaltenen Lotsenschoner „Wangeroog" ist 1905/06 ein neuer größerer Lotsenschoner auf der Meyerschen Werft in Papenburg erbaut, der gleichfalls den Namen „Wangeroog" führt und am 1. Juni d. Js. in Dienst gestellt worden ist.

Die Lotsenfahrzeuge und die Jadefeuerschiffe sind mit Rettungsbooten ausgerüstet, um vorkommendenfalls in Seenot befindlichen Schiffen Hilfe bringen zu können. Vielfach sind Fahrzeuge des Lotsenkommandos in der Lage gewesen, Schiffbrüchige vom sicheren Tode zu erretten oder den betreffenden Fahrzeugen Hilfe zu leisten, bisweilen unter großen Schwierigkeiten und Gefahren, wie bei Bergung des holländischen Schleppdampfers „Scheveningen" am 8. Dezember 1898 durch den Lotsendampfer „Wilhelmshaven" unter Führung des Oberlotsen Tüxen, die nur mit größter Opferwilligkeit der Besatzung des Lotsendampfers bewirkt werden konnte.

Die Rettungsbootsbesatzungen der Jadefeuerschiffe sind seit dem Frühjahr 1904 durch die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gegen Tod im Rettungsdienste mit 2000 Mark für jeden Mann versichert.

Das Jadelotsenpersonal besteht gegenwärtig außer den 4 Oberlotsen aus 3 Hafenlotsen, 17 Jadelotsen 1. Klasse, 18 Jadelotsen 2. Klasse und 20 Lotsenaspiranten. Die Ausbildung dieses Personals ist eine besonders sorgfältige und gründliche und erstreckt sich neben den eigenen Revieren der Jade und von Helgoland auf alle Einläufe der deutschen Nordseeküste von der Ems bis zum Lister-Tief.

Aus kleinen Anfängen entstanden, ist das Lotsenkommando an der Jade im Laufe der Zeit zu einer ansehnlichen Behörde herangewachsen. Es verfügt heute über 20 Dienststellen mit einem Personal von rund 90 Beamten und Hilfsbeamten und 70 Mannschaften.

G. Terveen, Hilfsarbeiter beim Kaiserlichen Lotsenkommando an der Jade.

Digitized by Google

Literatur.

Bücher-Voranzeige. Soeben erscheint:

„Studie über die Seestrategie." Von R. Daveluy. Auf Veranlassung der Schriftleitung der „Marine-Rundschau" übersetzt von Kapitän zur See z. D. Lavaud. — Verlag von Boll & Pickardt, Berlin. — Preis: geheftet 6,— Mark, gebunden 7,— Mark.

Die Bedeutung des von dem bekannten französischen Seeoffizier, Fregattenkapitän Daveluy, geschriebenen Buches ist bereits in der „Marine-Rundschau" (1905, S. 1102) eingehend gewürdigt. Das Bestreben, das für den Seeoffizier außerordentlich lehrreiche Buch ebenso wie die früher erschienene „Studie über die Seeschlacht" weiteren Kreisen zugänglich zu machen, gab Anlaß zu der nunmehr abgeschlossen vorliegenden Übersetzung, der wir im Interesse der Sache weiteste Verbreitung wünschen.

Dr. Hermann Paasche: **Deutsch-Ostafrika.** — Berlin. Verlag von C. A. Schwetschke & Sohn. — Mark 8,—, gebunden Mark 9,—.

Das neuerdings erfreulicherweise mehr und mehr hervortretende Bestreben, über den Wert oder Unwert unserer Schutzgebiete ein sachkundiges und unbeeinflußtes Urteil zu gewinnen, hat auch das vorliegende Buch gezeitigt. Gründlicher als die Studienreisen von Abgeordneten in größerer Zahl nach Westafrika und Ostasien, und trotzdem bei der Kürze der Zeit noch immer nicht in die Tiefe gehend, ist doch jedenfalls ein solches selber Sehen und selber Prüfen bei weitem dem Urteil zur Sache vorzuziehen, das aus Reisebeschreibungen und Geschäftsprospekten gewonnen werden kann. Professor Paasche standen für seine Reise drei knappe Monate an Zeit zur Verfügung, aber dank der Unterstützung, die ihm von allen Seiten wurde, war es ihm möglich, in dieser kurzen Spanne alle wichtigen Punkte des Schutzgebietes zu besuchen und sich mit den Möglichkeiten und bereits vorhandenen Wahrscheinlichkeiten eines Erfolges in ihrer Bewirtschaftung bekannt zu machen. Es hat an der Bereitwilligkeit des deutschen Kapitals, das Land zu befruchten, im allgemeinen nicht gefehlt, aber die Ungeduld, die alsbald Erfolge sehen wollte, verdarb vieles und zeitigte einen Pessimismus, der nach Paasche noch weniger Berechtigung hat, als der frühere übertriebene Optimismus. Bemerkenswert tritt auch, für den Sachkundigen wohl noch deutlicher wie für den Laien, in die Erscheinung, was in einem solchen Gebiet durch die Übertragung europäischer Amtsgepflogenheit auf die so ganz abweichenden Verhältnisse des Tropenlandes gesündigt werden kann und gesündigt worden ist, und wie es das erste Bestreben der Verwaltung sein muß, sich selbst diesen Verhältnissen anzupassen, und nicht von ihnen das Gegenteil zu erwarten.

Das ernste Bemühen der wirklich arbeitenden Mitglieder der deutschen Volksvertretung, in diesen Dingen ein eigenes Urteil zu gewinnen, wird sicher auch den Erfolg einer sachkundigen Behandlung des Schutzgebietsetats zeitigen. Paasches Buch zeigt wie so manches ähnliche Werk, daß die Voraussetzungen des Gedeihens vorhanden sind, Sache des heut lebenden wie des kommenden Geschlechtes wird es sein, nunmehr den Boden sachkundig zu bearbeiten, der, reiche Frucht zu bringen, nach jeder Richtung hin in der Lage ist.

Was Afrika mir gab und nahm. Margarete v. Eckenbrecher. — Berlin 1906. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Mark 4,—.

Ähnlich wie Frau Magdalene Prince — siehe „Marine-Rundschau" 1903, Seite 892, zweite Auflage 1905, Seite 135 — schildert Margarete v. Eckenbrecher, wie sie mit ihrem Gatten auszog, um in Südwest, so pflegen die Kämpfer gegen die

Digitized by Google

Hereros das mit so vielem Blut gedüngte Land zu nennen, als Farmersfrau ihr Glück zu versuchen. Magdalene Prince verließ, als sie mit ihrem Gatten zur Erholung nach Deutschland heimkehrte, draußen glückverheißende Anfänge eines für später wieder aufzunehmenden Wirkungskreises, Margarete v. Eckenbrecher flüchtete arm und aller mühsam erworbenen Habe beraubt, in den Armen ein todkrankes Kind, und den Gatten draußen einem ungewissen Schicksal zurücklassend, da ihn die feindliche Kugel gleicherweise wie der in den Reihen der Streiter wütende Typhus bedrohte. Wie Magdalene Prince blickt aber auch die Verfasserin unseres Buches freudig einer neuen Zukunft in Südwest entgegen, denn: „Die Kolonie braucht Frauen," so lautete der Scheidegruß aus Südwest, und an die deutschen Frauen ganz besonders wendet sie sich, daß sie gleich ihr mit ihrem Erwählten hinausziehen, um draußen die Schätze heben zu helfen, die das weite ungemessene Land noch in seinem Schoße birgt. Für Mann und Weib in gleichem Maße hat Margarete v. Eckenbrecher ein hochinteressantes Buch geschrieben, das die allgemeinste Beachtung verdient und sicher auch finden wird. Wie die Verkennung der schlimmen Charaktereigenschaften der verkommenen eingeborenen Bevölkerung und ein übel angebrachter Optimismus das Ihrige zum Ausbruch des Aufstandes beitrugen, tritt in dem Buche gewissermaßen nebenher klar und deutlich in die Erscheinung. Die Verfasserin, die mit den Schwarzen in täglicher Berührung war, täuschte sich darüber nicht. Jetzt, nachdem wir so teure Lehrjahre hinter uns haben, wird auch anderwärts der Optimismus geschwunden sein.

Ein in Marinekreisen längst wohlbekanntes Scherzepos: **Das Marinejahr** von Dr. Mixius ist „auf vielseitiges Verlangen" nunmehr dem Druck übergeben und im Verlage von Robert Cordes in Kiel erschienen — Preis Mark 1,—. — Es wird, wie wir hoffen, auch in dieser Form freudig begrüßt werden und seinem Leser ein vergnügtes halbes Stündchen bereiten. Wir benutzen die Gelegenheit, um an ein ähnliches Epos desselben Dichters zu erinnern: **Die aktive Torpedobootsdivision,** zu dem Dr. Böse die einer gewissen Drastik nicht entbehrenden Illustrationen lieferte — Verlag von Gebrüder Ladewigs, Wilhelmshaven. Auch dieses Epos enthält sehr viel Humor und wird deshalb, auch wenn es schwache Seiten streifte, seinen Herausgebern viele Freunde erworben haben. Beide nehmen in liebenswürdiger Weise das Interesse des Lesers für die Marine in Anspruch, das ist ein Verdienst, das den Schalk entschuldigt.

Kaiserliche Marine. Deutsche Seewarte. **Der Kompaß an Bord.** Handbuch für Schiffsführer und Schiffsoffiziere. Herausgegeben von der Deutschen Seewarte. Zweite umgearbeitete und vermehrte Auflage. — Hamburg 1906. L. Friederichsen & Co. — Gebunden Mark 5,—.

Die zweite Auflage dieses 1889 zuerst erschienenen grundlegenden deutschen Werkes über den Kompaß und sein Verhalten an Bord zeigt wesentliche Abweichungen gegen die erste Auflage, die durchweg als Verbesserungen bezeichnet werden können.

So bringt sie als Einleitung zur Erleichterung des Verständnisses Grundbegriffe der Mechanik und einige im Text angewandte mathematische Sätze. Das 1. Kapitel: „Allgemeines über Magnetismus usw." und das 2.: „Der Kompaß" sind entsprechend den Fortschritten der Wissenschaft und der Mechanik vervollständigt worden. Kapitel 3: „Der Schiffsmagnetismus und die Variation der Kompasse" zeigt eine grundsätzliche Änderung in der Behandlung. Die Deviationstheorie wird von der Poissonschen Gleichung aus entwickelt und die Wirkung der Induktionskoeffizienten durch die bekannten neun Eisenstäbe erklärt. Besonders deutlich wird hierbei die Vorzeichenfrage behandelt. Die Darstellung des remanenten Magnetismus durch die Koeffizienten v und v^1 im Kapitel 5 ist fallengelassen worden, im übrigen läßt dieser Abschnitt die Bestandteile der Deviationskoeffizienten und die Veränderungen der Deviation die umfassenden Erfahrungen, welche die

Digitized by Google

Abteilung II der Seewarte auf diesem Gebiete gesammelt hat, bestens für den Benutzer des Buches in die Erscheinung treten. Das gleiche gilt für Kapitel 6: „Aufstellung und Kompensation der Kompasse an Bord". Im Anhang sind die Einrichtungen zur Deviationsbestimmung in den deutschen Häfen zeitgemäß verbessert und das umfangreiche Literaturverzeichnis bis auf die Jetztzeit ergänzt worden.

Die magnetischen Karten sind in Fortfall gekommen, um den Preis des Buches niedriger zu halten.

Der Kompaß an Bord darf auch in seiner zweiten Auflage als ein hervorragendes Lehrbuch für die einschlägigen Fragen bezeichnet werden. M.

Roosevelt, Theodore: **Im Reiche der Hinterwäldler.** Aus der „Eroberung des Westens" ausgewählt und übersetzt von Dr. Max Kullnick. Mit einem Porträt und einer Karte. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Mark 4,—, gebunden Mark 5,—.

Das vorstehend benannte Buch, das den Präsidenten Roosevelt zum Verfasser hat, wird am besten als ein „Lederstrumpf" charakterisiert, der seinen Gegenstand dem wirklichen Leben entlehnt und deshalb keiner mit dichterischem Beiwerk umkleideten Gestalten bedurfte. Die Arbeit des Herrn Übersetzers stellt einen Auszug aus dem vierbändigen Werk des Präsidenten Roosevelt dar, der selbst jahrelang ein Farmerleben im fernen Westen führte und so sich vorbereitete für die Bearbeitung des reichen Materials der Archive, das den Kampf der weißen Pioniere mit den roten Ureinwohnern und damit die Eroberung des Landes jenseit des Alleghanies zum Gegenstande hat. In dieser Geschichtschreibung werden uns Bilder von höchster dramatischer Lebendigkeit geboten, die, gleicherweise für Jung und Alt geeignet, eine ebenso belehrende wie anziehende Lektüre bilden. Besonderes Interesse bot es für den Referenten, dieses Buch so bald hinter Friedericis Dissertation über die Skalpjägerei der Hinterwäldler zu lesen, die sich beide sehr eigenartig ergänzen.

Schreckenbach: **Der Zusammenbruch Preußens im Jahre 1806.** Eine Erinnerungsgabe für das deutsche Volk. Mit 100 Illustrationen und Beilagen. — Jena 1906. Diederichs Verlag. — Mark 6,—.

Eine volkstümlich geschriebene, lebendige patriotische und freimütige Darstellung der Ereignisse von 1806, die weniger dem militärischen Standpunkt entsprechen soll, als für die gebildeten Leute aller Stände bestimmt ist. Die militärischen Ereignisse werden daher nur in großen Zügen und in stark volkstümlicher Form, aber im allgemeinen doch zutreffend und nach den besten Quellen geschildert. Der Schwerpunkt ist auf die Erkenntnis der Ursachen gelegt, denen die Katastrophe von 1806 entsprang. Verfasser stützt sich hierbei in besonderem Maße auf die Urteile der Zeitgenossen in Briefsammlungen, Lebenserinnerungen und dergleichen, die aber bekanntlich vielfach nur mit großer Vorsicht zu benutzen sind. Das Buch ist frisch und anregend geschrieben, wenn auch die Form nicht immer auf der Höhe geschichtlicher Darstellung steht. Es kann trotz einiger Mängel als seinem Zweck entsprechend empfohlen werden. Die Ausstattung mit zeitgenössischen Abbildungen ist vortrefflich.

Die Kriegsartikel. Deren Besprechung und Erläuterung. Von Spohn, Oberstleutnant. — Mark 0,75.

Der Kammerunteroffizier. Aus der Praxis für die Praxis. Von v. Holleben, Major. — Mark 0,75.

Anhaltspunkte für den Ausbildungsgang der Rekruten der Infanterie in 12 Wochenzetteln. Von v. Brunn, Generalmajor z. D. 8. Auflage. — Mark 1,35.

Alle drei hier zusammengefaßten kleinen, im Verlag der Liebelschen Buchhandlung, Berlin 1906, erschienenen Schriften können als durchaus praktisch empfohlen werden.

Digitized by Google

Lehnerts **Handbuch für den Truppenführer.** 26. Auflage. Von Immanuel, Major. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Mark 1,50.

Das recht praktische, nach den neuesten Vorschriften umgearbeitete Handbuch ist für jeden mit der Truppenführung theoretisch oder praktisch sich beschäftigenden Offizier von Nutzen und erfreut sich in der Armee allgemeiner Beliebtheit.

Schützendienst. Ein Hilfsbuch für die Ausbildung des Infanteristen in allen Zweigen des Gefechtsdienstes. Von Krafft, Hauptmann. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Mark 1,40.

Das kleine Buch gibt einen recht guten Anhalt und einen Lehrplan für die nunmehr zum erstenmal nach dem neuen Reglement und der neuen Schießvorschrift stattfindende Winterausbildung. Es ist wohl durchdacht und kann warm empfohlen werden.

Kriegsgeschichtliche Beispiele des Festungskrieges. Von Frobenius, Oberstleutnant a. D. 11. Heft. III. Der belagerungsmäßige (förmliche) Angriff. 2. Belfort. — Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Mark 4,50.

Belagerung und Verteidigung von Belfort sind gleichmäßig interessant. Es zeigt sich, daß die Belagerungsarmee nicht hinreichend für ihre Aufgabe ausgestattet war, daß aber auch der Angriff zweckmäßiger hätte angelegt werden müssen. Der Verteidiger hat seine günstige Lage (starke Werke, reichliche Artillerie und Besatzung) viel zu wenig zur offensiven Betätigung ausgenutzt. Er hätte die Belagerung zum Scheitern bringen können. Die lange Dauer des Widerstandes von Belfort ist weniger das Verdienst Denferts, als auf die schwächlichen Maßnahmen des Angriffs zurückzuführen. Das Studium des interessanten Buches ist besonders zu empfehlen.

Dr. R. Weyl, Professor der Rechte in Kiel: **Zum Begriff „See" im deutschen Reichsrechte.** — Berlin 1906. Verlag von Franz Vahlen. — Mark 1,20.

Der Verfasser sucht unter Verwertung eines umfassenden Quellenmaterials den Begriff „See" nach deutschem Reichsrecht festzustellen, und zwar namentlich in Abgrenzung gegenüber den sogenannten Zugangsgewässern (Buchten, Strommündungen usw.). Obwohl die Arbeit zunächst nur die örtlichen Verhältnisse Kiels behandelt, lassen sich ihre Ausführungen doch auch für ähnliche Verhältnisse verwerten.

Amerika-Wanderungen eines Deutschen. I. In der Mitte des Kontinents. Von Johannes Wilda. Mit 26 Illustrationen nach photographischen Aufnahmen und einer Karte. 8°. VIII und 367 Seiten. — Verlag des Allgemeinen Vereins für deutsche Literatur. Berlin. — Mark 6,—, geb. 7,50.

Johannes Wilda, einer unserer liebenswürdigsten Plauderer und in seiner Eigenart an Tanera, die Älteren an Gerstäcker erinnernd, versteht es vortrefflich, seine Reiseerlebnisse auf einen ernsteren Hintergrund zu zeichnen, und vor allem, von heißer Vaterlandsliebe durchglüht, seinen Landsleuten einen Spiegel vorzuhalten, in dem sie sehen können, wie noch immer mangelnde Entschlußfähigkeit und politische Zaghaftigkeit sie hindert, auf dem ihnen zukommenden Platz an der Sonne sich auszubreiten und skrupelloserem Wettbewerb anderer Nationen den Rang abzulaufen. Seine Wanderungen „In der Mitte des Kontinents" beziehen sich auf eine Reise durch Mittelamerika, von Colon und Panama bis nach Guatemala, das er teils zu Schiff, teils mit der Eisenbahn, auf weite Strecken hin aber im Sattel und im Kanu, auf unwegsamen Gebirgspfaden und durch die Schnellen wilder Ströme durchquerte. Ein zweiter Band soll eine Reise durch den „Kontinent der Mitte", über Mexiko nach Norden, von da noch einmal nach Süden und wieder heimwärts, schildern. Überall zeigt uns Wilda, wie der deutsche Pionier nirgends sich scheut, in der Wildnis sich anzusiedeln und Gut und Blut daran zu setzen, wie er aber allzu leicht in schwierigen Verhältnissen verkommt und „vernegert"

Digitized by Google

und wie die Machthaber exotischer Staatsgebilde mit ihrem weiten Gewissen sie um die Früchte ihrer Arbeit zu bringen bestrebt sind. Unterdessen treibt die nordamerikanische Union rücksichtslose Realpolitik, während in Deutschland innere und äußere Bedenken ein scharfes, zielbewußtes Vorgehen hindern. Alles das steht zwischen den Zeilen einer glänzend geschriebenen Reisebeschreibung, die der Beachtung eines weiten Leserkreises nach jeder Richtung hin würdig ist. — Eine Marineerinnerung knüpft sich an die Lafetten unseres alten „Arminius", die auf der Landungsbrücke von San Carlos am Nicaraguasee ihrer an der atlantischen Küste versunkenen Rohre harren, während der „Arminius" selbst das von seinem Käufer ihm vorgesehene neue Vaterland gleichfalls niemals zu sehen bekam. Nicht ohne Wehmut begrüßt Wilda die traurigen Überreste als Kameraden von 1870 her.

Monographien zur Weltgeschichte. Band VIII. Venedig als Weltmarkt und Weltstadt. Von Hans v. Zwiedineck-Südenhorst. — Verlag von Velhagen & Klasing, Leipzig und Bielefeld. — Mark 4,—.

Unter den prächtig ausgestatteten Monographien zur Weltgeschichte, die Professor Ed. Heyck im Velhagenschen Verlage herausgibt, nimmt der Venedig gewidmete Band das besondere Interesse der Marine in Anspruch. Zwar ist die von Ränken und dunklen Blättern volle Geschichte der schönen Lagunenstadt auch in der hier gebotenen knappen und prägnanten Fassung nicht leicht zu verfolgen, aber die Schwierigkeit der Lektüre wird vermindert durch den prächtigen Bilderschmuck. Dieser führt uns neben der Baugeschichte die noch heut vorhandenen herrlichen Paläste und Kirchen, die Werke der Plastik und des wunderbaren Kunstgewerbes sowie in Gemälden die Geschichte der Stadt, ihre bedeutenden Männer und das reiche, prächtige Leben seiner Patrizier vor, das genußfreudig und farbenfroh die Augen der ganzen damaligen Welt auf sich zog und das Seinige zu dem Verfall beitrug, in den die einst so mächtige Königin der Meere versunken ist. Diesem Leben ist ein besonders glänzend geschriebenes Kapitel des Buches gewidmet, das übrigens schon in zweiter Auflage erschienen ist. Mit seinem Bilderschmuck bildet das Werk eine prächtige Vorbereitung für den Besuch von Venedig; der Freund der Marinegeschichte sollte, wenn er dorthin kommt, keinesfalls versäumen, das Museum des Arsenals zu besuchen, von dessen Schätzen auch einige Abbildungen unseres Werkes zeugen, und das durch den Einblick in Venedigs maritime Vergangenheit, den es uns gewährt, ein ganz ungewöhnliches Interesse bietet.

Handbuch des Deutschtums im Auslande, nebst Adreßbuch der deutschen Auslandsschulen. Herausgegeben vom Allgemeinen deutschen Schulverein zur Erhaltung des Deutschtums im Ausland. Zweite umgearbeitete und stark vermehrte Auflage. 600 Seiten, 2 Karten und 5 Kartenskizzen. — Berlin 1906. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). — Mark 5,—.

Die erste Auflage des vorbenannten Buches besprachen wir im Jahrgang 1904, Seite 629. Diese erste Auflage war nach dem uns vorliegenden Prospekt in kürzester Frist vergriffen, die zweite erscheint numehr in wesentlich vervollständigter Gestalt und bietet mit einer Fülle von Material dem Leser Gelegenheit, sich über die Verhältnisse des Deutschtums in allen Teilen der Erde nach der wirtschaftlichen wie nach der ethischen Seite hin zu informieren. Leider verbieten Raum und Zeit eine eingehendere Würdigung des Buches. Nur eine Bemerkung sei uns gestattet. Die — vielleicht infolge unserer Anregung bei der ersten Besprechung — aufgenommene und öfters sich wiederholende Bemerkung: „Verteilungsstellen des Deutschen Flottenvereins bestehen in . . ." gibt ein unzutreffendes Bild des Sachverhaltes. An jenen Plätzen bestehen selbständige Deutsche Flottenvereine, deren Mittelpunkt durch den „Hauptverband der Deutschen Flottenvereine des Auslands" in Berlin gebildet wird. Dieser Hauptverband, dessen Geschäftsstelle mit derjenigen des Deutschen Flottenvereins verbunden ist und sich mit diesem der „Flotte"

Digitized by Google

als amtlichen Organs bedient, wird sicherlich gern Gelegenheit nehmen, die Herren Herausgeber des Handbuches über das Wesen jener „Verteilungsstellen" aufzuklären. Es wäre dies auch im Interesse der Auslandsflottenvereinsbewegung wünschenswert.

Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches und des Preußischen Staates in gedrängter Darstellung. Von Dr. jur. P. Schubart, Geh. Seehandlungsrat a. D. — Breslau. Verlag Wilh. Gottl. Korn. — Mark 1,60.

zuletzt erwähnt Jahrgang 1905, Seite 807, ist nunmehr — wiederum nur nach Jahresfrist — in 20. Auflage erschienen. Das sehr zweckmäßige kleine Handbuch ist als Hilfsmittel zur Orientierung auch für die Bureaus der Marinebehörden sehr geeignet.

Im Verlage von August Rauschenplat, Helgoland und Cuxhaven, ist ein **Plan von Helgoland** im Maßstab von 1 : 3000 erschienen. Derselbe ist von Festungsbaurat Wenzel aufgenommen und von den Wallmeistern Alker und Hahn gezeichnet. In Taschenformat zusammengelegt, in einem Umschlag in den Landesfarben, kostet der neue Plan 60 Pfennige. Indem er die neu erbauten Schutzmauern zur Anschauung bringt, ist er zu einer allgemeinen Orientierung sehr wohl geeignet. Lithographie und Druck sind in der kartographischen Anstalt von H. Kahle in Eisenach hergestellt.

Stammliste des Marine-Sanitätskorps. Auf Grund amtlichen Materials bearbeitet von Generaloberarzt Dr. Uthemann und Oberassistenzarzt d. Res. Dr. Harms. — Berlin 1906. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Mark 4,50, gebunden Mark 6,—.

Die Stammliste bringt die Laufbahn und den Verbleib sämtlicher Sanitätsoffiziere der Marine des aktiven Standes und der Reserve von der Begründung der preußischen Marine an bis auf die Gegenwart. Die Bearbeiter der Liste beabsichtigen, da bei dem starken Anwachsen des Korps die persönlichen Beziehungen zwischen den einzelnen Sanitätsoffizieren keineswegs mehr das Ganze umfassen können, hierdurch wenigstens einen gewissen Ersatz zu bieten. Gleichzeitig schufen sie dabei einen dankenswerten, für den älteren Angehörigen der Marine vielfach recht wehmütigen Rückblick. Die Zahl der Toten in diesem Kreise, die zumeist in den rüstigsten Jahren aus dem Leben schieden, ist überraschend groß. — Durch Nachträge soll das Werk, das über den Kreis hinaus, für den es bestimmt ist, Interesse bietet, auf dem laufenden erhalten werden.

Der Kampf der Hauptgeschwader in der Seeschlacht bei Tsuschima. Von Vizeadmiral Galster.

Der Herr Verfasser hat seine im „Militär-Wochenblatt" erschienene Abhandlung über das vorbezeichnete Thema im Verlage von Karl Lohses Nachfolger, Wilhelmshaven, als Sonderabdruck erscheinen lassen. Der Preis des Heftchens beträgt 75 Pfennig. Das Hauptinteresse bietet diese Arbeit durch die Kritik der Wirkungen des Artilleriefeuers, in der wertvolle Fingerzeige insbesondere auch nach der technischen Seite hin enthalten sind. Die Herausgabe dieses Sonderabdrucks erscheint uns sehr dankenswert.

Wie ist der Sozialdemokratie im Heere entgegenzuwirken. Ein Wort an meine Kameraden von Generalmajor z. D. v. Loebell. — Berlin 1906. Hermann Walters Verlag. — Mark 1,—.

Die sich mehrende Zahl der Schriften, die sich mit der dem Heere durch die Sozialdemokratie drohenden Gefahr beschäftigen, bietet den besten Beweis dafür, daß man deren Ernst erkannt hat. Was in dieser Richtung „Wahrheit" ist, diese große Pilatusfrage wird auch durch diese Schriften kaum voll beantwortet werden. Taku, Peking und Südwestafrika haben bewiesen, daß das Material unserer Truppen noch ebenso gut ist wie vor 40 und 36 Jahren. Darin, daß es darauf ankommt, das Vertrauen der Leute

Digitized by Google

zu gewinnen und ihnen klarzumachen, daß sie durch ihre Offiziere besser beraten sind als durch die Agitatoren und Parteibudiker, sind sich die Bearbeiter des Gegenstandes überall einig. v. Loebells Buch zeugt von einer guten Sachkenntnis und einer zutreffenden Beurteilung des Wesens der wichtigen Frage. Seine Kameraden, an die er sich wendet, werden das Buch mit Nutzen zur Hand nehmen.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Balck: Taktik. 5. Band: Die Gefechtslehre. Allgemeine Gefechtslehre. Die Schlacht. Rückzug und Verfolgung. 3. Auflage. — Berlin 1907. R. Eisenschmidt. 9,00 Mark.

* Bauer, M. H.: Das Motorboot und seine Behandlung. — Leipzig 1906. R. C. Schmidt & Co. 2,80 Mark.

Graf Bernstorff: Im bunten Rock. — Stuttgart, Berlin, Leipzig 1907. Union. 4,50 Mark.

Breusings Nautische Tafeln. 8. Auflage. — Leipzig 1906. M. Heinsius. 9,00 Mark.

* Cords, Th. M.: Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die deutsche Seeschiffahrt. — Stuttgart und Berlin 1906. J. G. Cotta. 9,20 Mark.

Der deutsche und der französische Offizier. Eine soziale Studie. — Berlin 1907. Risel. 1,50 Mark.

Desbans, A.: Réflexions sur la stratégie maritime. — Paris 1906. R. Chapelot & Co. 0,80 Mark.

* Dreihardt, C.: Der Schraubenpropeller (Schiffsschraube), Konstruktion und Berechnung desselben. — Berlin 1906. M. Krayn. 3,50 Mark.

* Gopčević, S.: Welche Lehren hat unsere Marine aus dem letzten Seekriege zu ziehen? — Wien 1906. L. W. Seidel & Sohn. 1,50 Mark.

* v. Holleben: Seehelden und Seeschlachten in neuerer und neuester Zeit. — Leipzig 1907. O. Spamer. 6,50 Mark.

* Illustrierter deutscher Flottenkalender für 1907. — Minden i. W. W. Köhler. 1,00 Mark.

* Kirchhoff: Seemacht in der Ostsee. Ihre Einwirkung auf die Geschichte der Ostseeländer im 17. und 18. Jahrhundert. — Kiel 1907. R. Cordes. 14,00 Mark.

* Lemke, Dr., H.: Die Reisen des Venezianers Marco Polo im 13. Jahrhundert. — Hamburg 1907. Gutenberg-Verlag. 6,00 Mark.

* Lübbert, H. O.: Die Einführung von Motor und Schernetz in die deutsche Segelfischerei. — Berlin 1906. O. Salle. 8,00 Mark.

de Méville, H.: Die Handelsmarine und ihre Laufbahnen. 2. Auflage. — Rostock i. M. 1907. C. J. E. Volckmann. 3,50 Mark.

Monier, E.: La télégraphie sans fil et la télémécanique à la portée de tout le monde. — Paris 1906. H. Dunod & E. Pinat. 1,60 Mark.

Müller, A.: Elementare Theorie der Entstehung der Gezeiten. — Leipzig 1906. J. A. Barth. 2,40 Mark.

* Noble, A., Sir: Artillery and explosives. — London 1906. J. Murray. 21 sh.

Digitized by Google

* Plehn, Prof. Dr., A.: Kurzgefaßte Vorschriften zur Verhütung und Behandlung der wichtigsten tropischen Krankheiten. — Jena 1906. G. Fischer. 0,75 Mark.

* Schreckenthal, Dr., P.: Das österreichische öffentliche und Privat-Seerecht. — Berlin 1906. Bong & Co. 6,70 Mark.

* Wiedenfeld, Dr., K.: Hamburg als Welthafen. — Dresden 1906. v. Zahn & Jaensch. 1,50 Mark.

* Wilda, J.: Kriegsflagge und Fischersegel. Erzählungen aus dem Seeleben. — Hamburg 1907. Gutenberg-Verlag. à Band 3,50 Mark.

* Zeltz, Dr., R.: Handbuch der Nautik. — Leipzig 1906. J. J. Weber. 4,00 Mark.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

H. M. S. »Dreadnought«. (U., Jahrg. 9, Nr. 4; Eg. vom 19. 10. 06; S. A. vom 20. 10. 06; E. vom 2. 11. 06; S. W. vom 24. 10. 06; N. G. vom 18. 10. 06; U. S. M., November 1906; A. Ma. vom 20. 10. 06; Genie Civil, Tome 50, Nr. 1; N. L. J., November 1906.)

Protection of ships against torpedoes and mines. (E. vom 19. 10. 06.)

La question des constructions neuves. (Y., Nr. 1493 vom 20. 10. 06.)

Les essais du cuirassé »République«. (Y., Nr. 1493 vom 20. 10. 06; A. Ma. vom 5. 10. 06.)

Twin screw turbine steamship »Creole«. (M. E., Oktober 1906.)

Steam economy of U. S. S. »Maryland«. (Ebenda.)

Launch of the U. S. S. »North Carolina«. (A. N. J. vom 13. 10. 06; N. G. vom 11. 10. 06; Army and Navy Register vom 13. 10. 06.)

Das Linienschiff zur Jetztzeit. Von Kontreadmiral Plüddemann. (Der Kontinent, Jahrg. 1, Nr. 1.)

Die Abnahmeprobefahrten des französischen Schlachtschiffes „Patrie". (M. S., 1906, Nr. 11.)

A combined double rudder and sheering gear. (E. vom 26. 10. 06.)

The marine turbine in America. (N. G. vom 18. 10. 06.)

Capital ships in the British and foreign navies. (N. M. R. vom 1. 11. 06.)

The screw propeller. (Marine Engineer vom 1. 11. 06.)

New method of fairing ships' lines. (Ebenda.)

Trial of the battleship »Nebraska«. (M. E., November 1906.)

Battleship-Cruisers. (Ebenda.)

Propulsione delle navi mediante macchine motrici irreversibili. (Ri. M. Suppl., Oktober 1906.)

Niki-Propeller. (A. S. Z., 1906, Nr. 43; Die Turbine, Jahrg. 3, Nr. 1.)

L'architecture d'un transatlantique. (A. Ma. vom 20. 10. 06.)

The coming of explosive engines for naval purposes. (P. N. I., Vol. 32, Nr. 3.)

The steam turbine in land and marine work. (E. vom 9. 11. 06.)

Stability of ships. (Nautical Magazine, September/November 1906.)

Über die Form von Schnellbooten. (Wassersport, 1906, Nr. 46.)

Gewichte der Maschinenanlage. (S., Jahrg. 8, Nr. 3.)

Turbinenpropeller. (Die Turbine, Jahrg. 3, Nr. 1.)

Digitized by Google

Die Schiffsdampfturbine. (Die Turbine, Jahrg. 3, Nr. 2.)
The Russian armoured cruiser »Rurik«. (E. vom 16. 11. 06; Eg. vom 16. 11. 06.)
H. M. S. »Achilles«. (Ebenda.)
Khedive's turbine yacht »Mahroussa«. (E. vom 16. 11. 06.)

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Änderungen der Anfangsgeschwindigkeit und Gasspannung bei Kriegsfeuerwaffen. (Z. S. u. S., 1906, Nr. 20, 21.)
Direktes Artilleriefeuer. (M. W., 1906, Nr. 132.)
Über das Schießen aus Küstenbatterien gegen Kriegsschiffe. (M. A. G., 1906, Nr. 10.)
Über das Orientieren von Küstengeschützen. (Ebenda.)
Hohlladungen für Schrotpatronen. (Z. S. u. S., 1906, Nr. 22.)
Bedeutung einer brauchbaren Detonationszündschnur für die militärische Sprengtechnik. (Ebenda.)
The »Dreadnought's« guns. (N. M. R. vom 25. 10. 06; Eg. vom 26. 10. 06.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Die heutige Bewertung des Unterseebootes. (Technisches Überall, Jahrg. 4, Nr. 2.)
Torpilleurs et submersibles. (Der Kontinent, Jahrg. 1, Nr. 1.)
Sous-marins et submersibles. (Y., Nr. 1495 vom 3. 11. 06.)
Der gegenwärtige Stand der Unterseebootfrage. (I. R. A. F., November 1906.)
Le nouveau destroyer anglais »Gadfly«. (Y., Nr. 1496 vom 10. 11. 06.)
Torpedoboote für die russische Marine. (S., Jahrg. 8, Nr. 3.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Die Befestigungen der skandinavischen Halbinsel. (K. T., 1906, Nr. 9.)
Eine russische Ansicht über improvisierte Küstenverteidigung. (Ebenda.)
Hollands kystforsvar. (T. f. S., November 1906.)

Maritime und militärische Fragen.

Der Offiziersersatz in der deutschen, französischen und englischen Marine. (Der Kontinent, Jahrg. 1, Nr. 1.)
Zur Frage des Truppentransportes auf Flüssen. (Der Militärarzt, 1906, Nr. 20.)
Betrachtungen über die Aufstellung eines Flottenprogramms. (M. S., 1906, Nr. 11.)
Geschwindigkeit von Kriegsschiffen. (Ebenda.)
Englische Abrüstung oder neue Rüstung? (U., Jahrg. 9, Nr. 5.)
Admiral Nebogatoff on the battle of Tsushima. (J. U. S. I., Oktober 1906.)
Welche Lehren hat unsere Marine aus dem letzten Seekriege zu ziehen? (D. A., 1906, Nr. 43; U., Jahrg. 9, Nr. 2.)
Les manoeuvres navales de 1906. Le rapport de l'amiral Fournier. (M. d. F., 1906, Nr. 43, 44, 46; Y., Nr. 1495 vom 3. 11. 06.)
Naval efficiency. (A. N. G. vom 27. 10. 06.)
Strength of the British navy. (S. W. vom 24. 10. 06.)
Naval reorganisation scheme. (N. M. R. vom 1. 11. 06.)
The cost of navies. (Ebenda.)
Die militärische Lage in Rußland. (M. W., 1906, Nr. 136.)
Admiralty or admiralties. (U. S. M., November 1906.)
The minor navies of the world. (S. A. Suppl. vom 27. 10. 06.)
Naval engineers and marine engineers. (Eg. vom 2. 11. 06.)
The French naval manoeuvres. (Ebenda.)
Battleship strength. (N. M. R. vom 8. 11. 06.)
The status of naval engineers. (Ebenda.)
Erziehung des Flottenpersonals für den Krieg. (M. Sb., 1906, Nr. 8.)

Digitized by Google

Personnel and promotion reduced to its simplest terms. (P. N. I., Vol. 32, Nr. 3.)
A further argument for the big ship. (Ebenda.)
The study of battle tactics of the squadron. (Ebenda.)
Résumé des renseignements recueillis à bord du croiseur russe le »Gromoboi«. (R. M., Oktober 1906.)
Speed in battleships. (Eg. vom 16. 11. 06.)
L'avancement des officiers. (M. d. F., 1906, Nr. 46.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

The naval situation. (N. M. R. vom 25. 10. 06.)
Les intérêts maritimes de l'Allemagne. (R. M., September 1906.)
Le programme naval. (Y., Nr. 1494 vom 27. 10. 06; L. M., Oktober 1906.)
La nouvelle répartition de la flotte Britannique. (M. d. F., 1906, Nr. 44; Y., Nr. 1496 vom 10. 11. 06.)
Englands Machtmittel zur Verteidigung seiner Weltinteressen. (N. M. B. vom 29. 10., 5. 11., 12. 11. 06.)
Our naval position. (N. M. R. vom 8. 11. 06.)
The balance of sea power. (Ebenda.)
Our naval supremacy — is it assured? (N. L. J., November 1906.)
Naval defence and the Commonwealth. (N. M. R. vom 15. 11. 06.)

Bildungswesen.

Das neue Ausbildungssystem im englischen Seeoffizierkorps. (M. S., 1906, Nr. 11.)
Das Militär-Erziehungs- und -Bildungswesen in den Vereinigten Staaten von Amerika. (I. R. A. F., 1906, Beiheft 80.)
Zum Sprachstudium des Offiziers. (D. O., 1906, Nr. 45.)
Organisation des Bildungswesens der russischen Marine. (M. Sb., 1906, Nr. 8.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Les bateaux-portes des formes d'Alger. (Y., Nr. 1493 vom 20. 10. 06.)
Floating dry-dock construction. (M. E., November 1906.)

Sanitätswesen.

Erfahrungen über Beriberi im Japanisch-Russischen Krieg. (S. T. H., 1906, Nr. 20.)
Über Schiffshygiene und schiffshygienische Verbesserungen. (S., Jahrg. 8, Nr. 2, 3.)
The effects of climatic extremes on the health of battleship personnel. (Journal of the association of military surgeons, Oktober 1906.)
Gelbfiebererkrankungen in Togo 1906. (S. T. H., 1906, Nr. 21.)
Über das Vorkommen von Geisteskrankheiten im russischen Heere während des Russisch-Japanischen Krieges. (M. W., 1906, Nr. 140.)

Verwaltungsangelegenheiten.

The ship's store and its possibilities. (P. N. I., Vol. 32, Nr. 3.)
The ship's canteen. (A. N. G. vom 17. 11. 06.)

Rechtsfragen.

Seeschiffahrt und Minenkrieg. (A. S. Z., 1906, Nr. 40.)
The Monroe-Doctrine in its territorial extent and application. (P. N. I., Vol. 32, Nr. 3.)
Die französische Seemannsordnung. (Die Seefahrt, 1906, Nr. 21.)

Koloniale Fragen.

Die Bildung einer Kolonialtruppe. (D. O., 1906, Nr. 43.)
Die deutsche Schutztruppe in Ostafrika. (U., Jahrg. 9, Nr. 6, 7.)

Digitized by Google

Ein Urteil über Deutsch-Ostafrika. (Koloniale Zeitschrift, 1906, Nr. 12.)
Brauchen wir eine Kolonialtruppe. (Ebenda.)
Eine in Vergessenheit geratene Kolonisationsmethode.
(Preußische Jahrbücher, November 1906.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die Linien der „Vim" und der deutschen Sonderklassenboote. (D. Y., Jahrg. 3, Nr. 8.)
Yachtsegeln in den Vereinigten Staaten und Kanada. (Ebenda.)
Mit welchen Mitteln kann man Motorbootssport betreiben? (D. Y., Jahrg. 3, Nr. 9.)
Russische Motorboote. (Ebenda.)
Auxiliaryachten. (Ebenda.)
La nouvelle jauge internationale. (Y., Nr. 1496 vom 10. 11. 06.)
Kraft, Leistung und Geschwindigkeit im Motorbootssport.
(Das Motorboot, Jahrg. 3, Nr. 17.)

Geschichtliches.

La marine à la prise d'Alger. (R. M., September/Oktober 1906.)
Die brandenburgisch-preußische Kolonisation in Guinea unter Friedrich Wilhelm dem Großen Kurfürsten. (Zeitschrift für Kolonialpolitik, 1906, Nr. 10.)
Early naval administration under the constitution. (P. N. I., Vol. 32, Nr. 3.)
Story of the »Albemarle«. (N. M. R. vom 15. 11. 06.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Tiefseekabel, seine Anfertigung, Verlegung und Reparatur.
(Seemaschinisten-Zeitung, 1906, Nr. 10.)
Schmiervorrichtungen für Schiffsmaschinen.
(Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, 1906, Nr. 42, 43.)
Große Schweißungen mittels Erwärmungsmasse Marke „Thermit", besonders bei Reparaturen im Schiffbau. (S., Jahrg. 8, Nr. 2.)
A new submarine lamp. (S. W. vom 24. 10. 06.)
Das elektrische Licht im Dienste des Krieges. (M. A. G., 1906, Nr. 10.)
Schiffskältemaschinen. (U., Jahrg. 9, Nr. 6.)
The channel tunnel project. (E. vom 9. 11. 06.)
Die Riesenstation für drahtlose Telegraphie in Nauen. (Prometheus, Nr. 891; M. W., 1906, Nr. 142.)
Versuche mit elektrischen Fernsprechern ohne Draht.
(Elektrotechnische Zeitschrift, 1906, Nr. 46.)

Nautische Fragen.

Der Cantabria-Taifun vom 22. bis 28. September 1905. (H., 1906, Nr. 42.)
Ermittlung des Bestimmungspunktes der astronomischen Standlinie aus Zirkummeridianhöhen. (M. S., 1906, Nr. 11.)
Der Pulfrich'sche Kimmtiefenmesser. (H., 1906, Nr. 43, 44.)
The Horizometer. (P. N. I., Vol. 32, Nr. 3.)
Die Entstehung nautischer Kartenwerke Niederdeutschlands und ihr Einfluß auf die Kartographie. (A. H., 1906, Nr. 11.)
Beiträge zur Theorie der Meeresströmungen. (Ebenda.)
Die Verwendbarkeit des Rotationskompasses als Ersatz des Magnetkompasses. (Ebenda.)
Die Größe der Ozeanwellen. (H., 1906, Nr. 46.)
Das Zehntel-Gradmaß. (Ebenda.)
Die Eistriften der Jahre 1904 bis 1906 und ihre Voraussagen. (Ebenda.)
Die Oberflächenströmungen bei den deutschen Feuerschiffen. (Seefahrt, 1906, Nr. 22.)

Digitized by Google

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Die Tätigkeit der Seeberufsgenossenschaft 1905. (U., Jahrg. 9, Nr. 4.)
Schiffahrt und Politik. (H., 1906, Nr. 42.)
Le bâtiment-école d'application de la marine marchande. (Y., Nr. 1493 vom 20. 10. 06.)
Shipping competition and legislation. (Eg. vom 26. 10. 06.)
Die Dampfschiffahrt auf Deutschlands Binnengewässern. (Der Stein der Weisen, Jahrg. 19, Nr. 17.)
Ausländer auf deutschen Schiffen. (Seefahrt, 1906, Nr. 22.)

Handels- und Verkehrswesen.

Das Eisenbahnsystem des afrikanischen Kontinents. (D. K., 1906, Nr. 20.)
Welches sind die Gründe für das Zurückgehen des deutschen Handels in Ostasien? (D. F., 1906, Nr. 11.)
Der deutsche Anteil am japanischen Handel im Jahre 1905. (O. L., 1906, Nr. 39.)
Shipping and trade between the United States and the Philippines. (N. G. vom 18. 10. 06.)
Die britische und die deutsche Flagge in den Häfen über See. (O. L., 1906, Nr. 40.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

La perte du »Lutin«. (M. d. F., 1906, Nr. 42, 43, 44, 45, 46; E. vom 19. 10., 26. 10., 9. 11. 06; Y., Nr. 1494 vom 27. 10. 06; U., Jahrg. 9, Nr. 6; A. Ma. vom 20. 10. 06.)
La première catastrophe d'un sous-marin »Le David« en 1864. (A. Ma. vom 20. 10. 06.)
Fischfang in westafrikanischen Flüssen. (D. K., 1906, Nr. 21.)
The salving of the guns of H. M. S. »Montagu«. (Eg. vom 9. 11. 06.)

Verschiedenes.

Die Forschungsreise S. M. S. „Planet". (A. H., 1906, Nr. 11.)
Die Hebung des „Nowik" und der „Mikasa". (N. M. B. vom 12. 11., 19. 11. 06.)

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

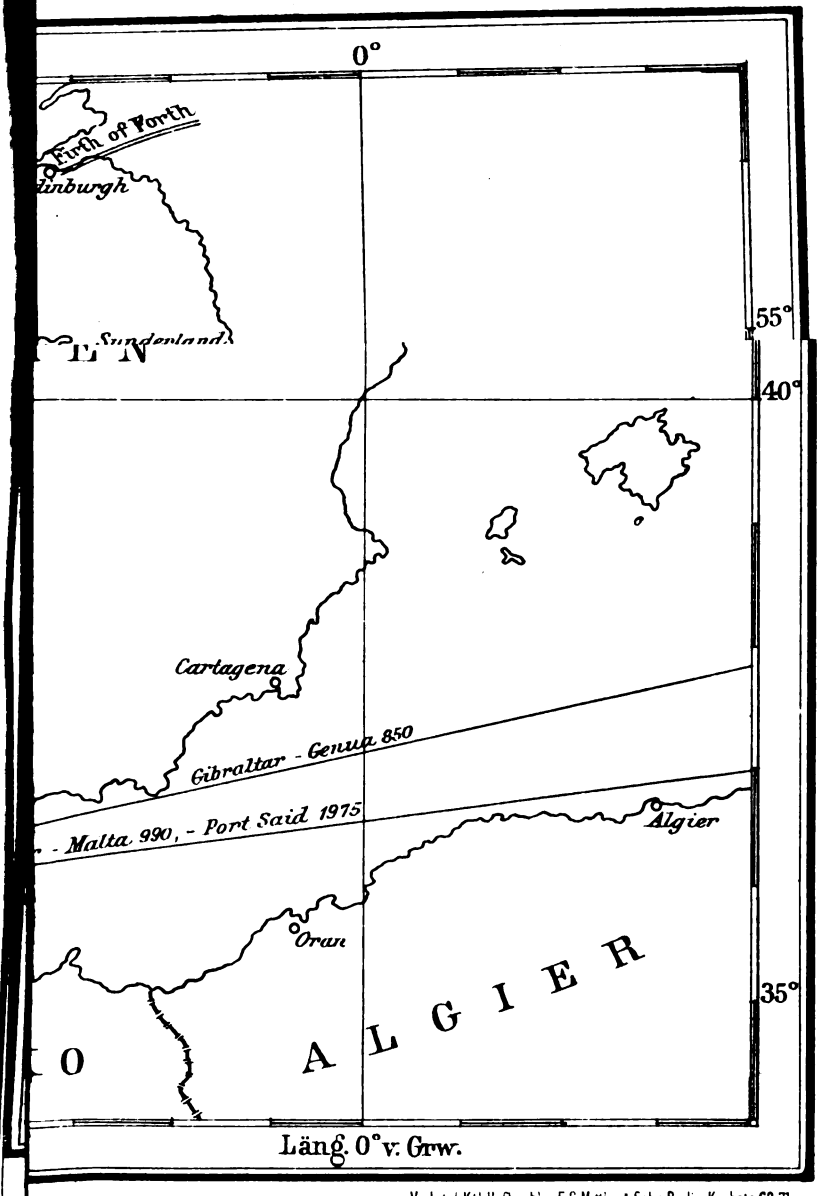
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift für das gesamte Leben der Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York). — M. F. = La Marine française.
M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Karte 1.

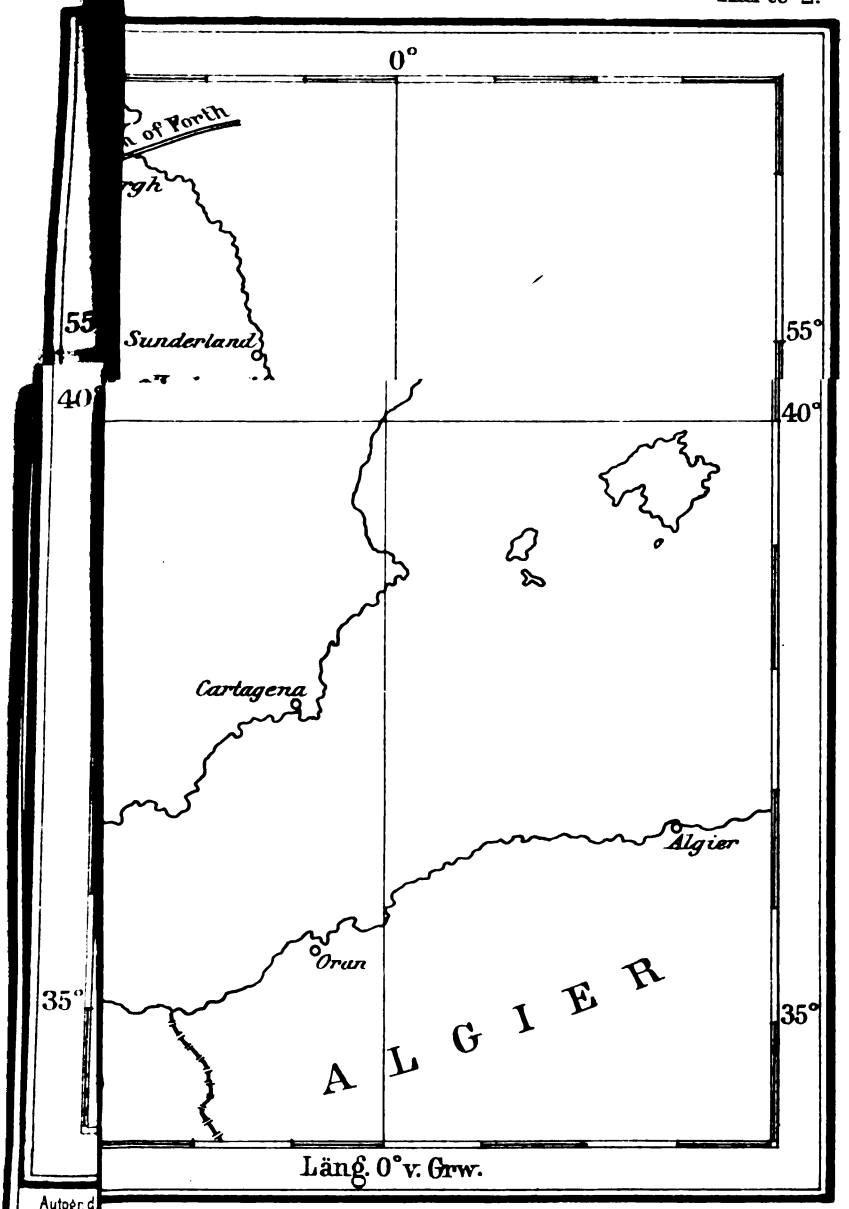


Verlag d Kgl Hofbuchh v E S Mittler & Sohn, Berlin, Kochstr 68-71

Digitized by Google

Digitized by Google

Karte 2.

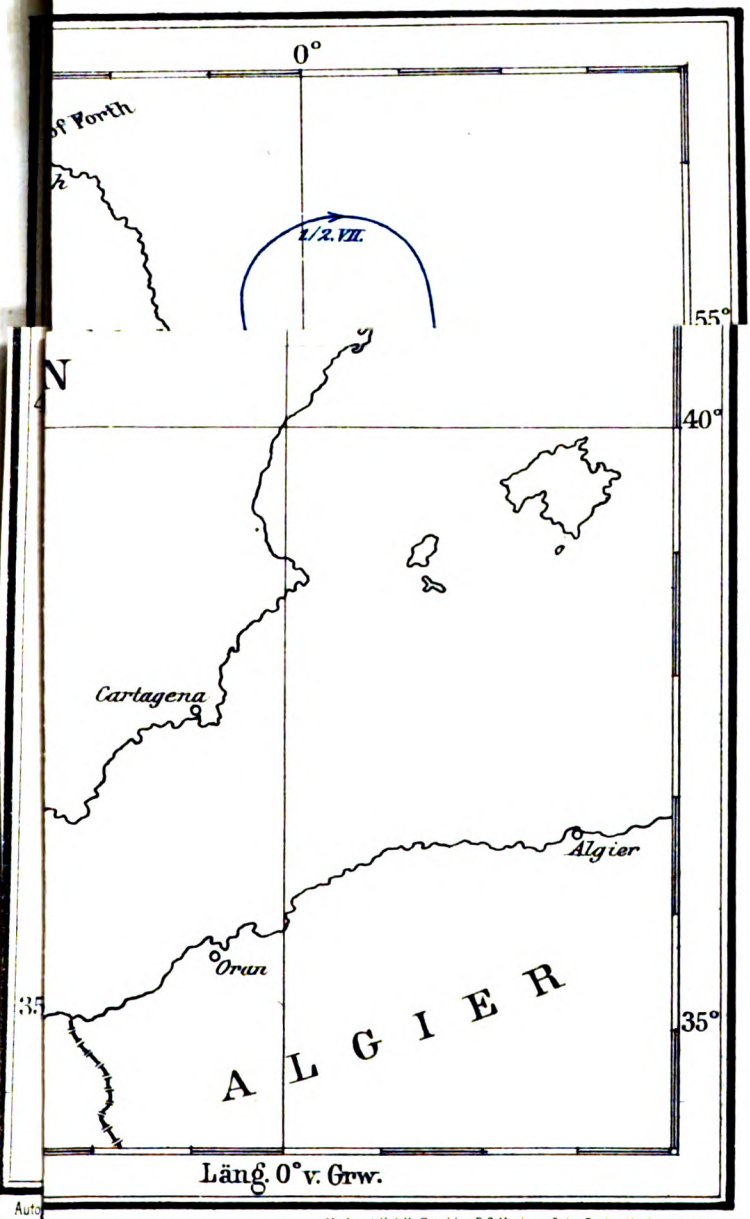


Autogr d

Verlag d Kgl Hofbuchh v E S Mittler & Sohn, Berlin, Kochstr 68-71.

Digitized by Google

Digitized by Google



Verlag d. Kgl. Hofbuchh. v. E. S. Mittler & Sohn, Berlin, Kochstr. 68-71.

Digitized by Google

Digitized by Google

„Marina“

Deutsche Schiffsbedarf- & Export-Gesellschaft

mit beschränkter Haftung

Telegramm-Adresse: Marina-Bremen. **Bremen.** Telegramm-Adresse: Marina-Kiel.

Filiale in Kiel: Brunswikerstraße 27.

Beste Bezugsquelle

für

Ausrüstungen aller Art.

Zuverlässige Anlieferung bei eiligen Indienststellungen. Schiffsmessen, Menagen, Kantinen und Expeditionen bestens empfohlen.

Spezialitäten:

Konserven für Tropengebrauch, Champagner und Schaumweine, Export-Biere, Spirituosen, Mineralbrunnen.

Hervorragend preiswerte Zigarren, Zigaretten, Rauch- und Kautabake in erprobter Tropenverpackung.

Havana-Importen.

Die Gesellschaft ist zur Vorlage sachverständiger Kosten- und Bedarfsanschläge jederzeit bereit.

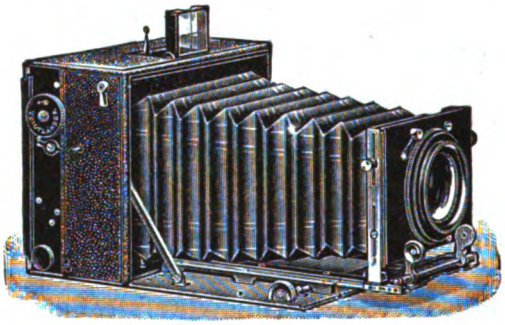
Der von der Gesellschaft herausgegebene

Kleine Privat-Telegraphenschlüssel (II. Auflage),

für Familien-Gebrauch besonders geeignet, steht den Angehörigen der Kaiserlichen Marine kostenfrei zur Verfügung. Hauptvorzüge: Kleines Format, reicher Inhalt, große Übersichtlichkeit und geringste Telegrammkosten.

Digitized by Google

Voigtländer Kameras



Neu!

Metall-
Präzisions-
Arbeit

mit **Voigtländer Optik**

für den ernsten Amateur und Fachmann.

Verlangen Sie Prachtkatalog Nr. 28 umsonst von

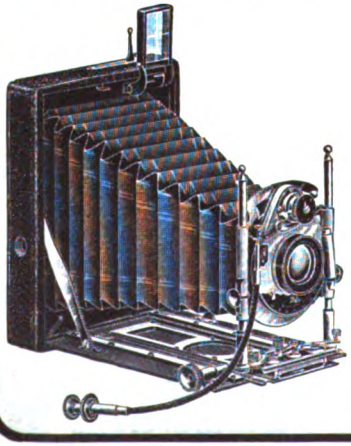
Voigtländer & Sohn, A.-G. Optische Anstalt **Braunschweig.**

Filialen in London, Paris, Berlin, Hamburg, Wien, New York.

Die **Besten**
Rocktaschen-Kameras
für
See-Offiziere

sind unsere, in der Armee wie in der Marine äußerst beliebten,

Heag XII.



Vorzüge.

Sofortige Aufnahmefähigkeit.
Unauffällige Handhabung.
Ist bequem in jede Rocktasche zu schieben.

Leichtes Gewicht.
Lichtstärkste Optik.
Schnellster Verschluss (bis 1/300 Sekunde).

Neuester **Katalog Nr. 49** gratis und franko.

Heinr. Ernemann, Act.-Ges., Dresden A 21.

Digitized by Google

Goerz Anschütz-Klapp-Camera „Ango“

leicht, stabil, kompendiös und elegant.

Neues Modell.

Von **aufsen verstellbarer, geschlossen aufzuziehender** Schlitzverschluß für Zeit-, Ball- und Momentaufnahmen (bis $^1/_{1000}$ Sekunde). Ansatz zur Benutzung der Hinterlinse. Kataloge kostenfrei. Bezug durch alle photographischen Handlungen oder durch

Optische Anstalt **C. P. Goerz** Aktien-Gesellschaft

Berlin-Friedenau 45

London — Paris — New York — Chicago.

Marine-Messen erhalten hohen Rabatt.

Patent Strohhalm Zigaretten

Ganz neu! **Ganz neu!**

von 3½ Pf. an.

Patent Strohmundstück Zigaretten

Weltberühmt! **Weltberühmt!**

von 3 Pf. an.

Tel.-Amt: I. 4736, I. 8946.

Tel.-Adr.: Egyptian, Berlin.

in Silber

Egyptian Cigarette Company, Cairo

Inh. J. & L. Przedecki.

Hoflieferanten und Hofzigarettenfabrikanten,
Lieferanten des Königl. Italienischen Staatsmonopols.

in Silber

Berlin W., Passage (Kaisergallerie) **45/46.**

Frankfurt a. M., Rossmarkt 15.

Grand Prix: *Weltausstellung St. Louis 1904.*

Bei Entnahme von 500 Stück 10% Rabatt.

Digitized by Google

Ein Fortschritt in der Milchkonservierung.

Natürliche Milch und Sahne unter jedem Breitengrade.

Homogenisierte
Natura-Milch
in Dosen à ca. 4, 2, 1, 1/2, 1/4 Liter.

Sterilisierte
Natura-Sahne
in Dosen à ca. 1, 1/2, 1/4 Liter.

Seit Jahren eingeführt bei der Kaiserlichen Messe an Bord S. M. Yacht „Hohenzollern" und vielen Offiziersmessen der Kaiserlichen Marine.

Natura-Milch-Exportgesellschaft Bosch & Co.,
Waren (Mecklenburg).

Ballistol-Klever. Armee-Oel.

Patentiert in allen Patentstaaten.

Ballistol löst die Nachschläge in den mit Nitratpulver beschossenen Waffen (Gewehre und Geschütze) chemisch und selbsttätig.

Ballistol schützt Eisen und Stahl (Gewehrläufe und Schlofsteile) absolut gegen Rost. Der Rostschutz beginnt erst zu schwinden, wenn sich 98 pCt. Wasser mit 2 pCt. Ballistol vermischt haben.

Ballistol greift die Bräunung der Waffen nicht an. Einölen der Waffen, alsdann jede weitere Behandlung überflüssig.

Proben und Gebrauchsanweisung gratis und franko.

Chemische Fabrik F. W. Klever, Köln.

Für
Marinekadetten! Fähnriche! Einjährige!

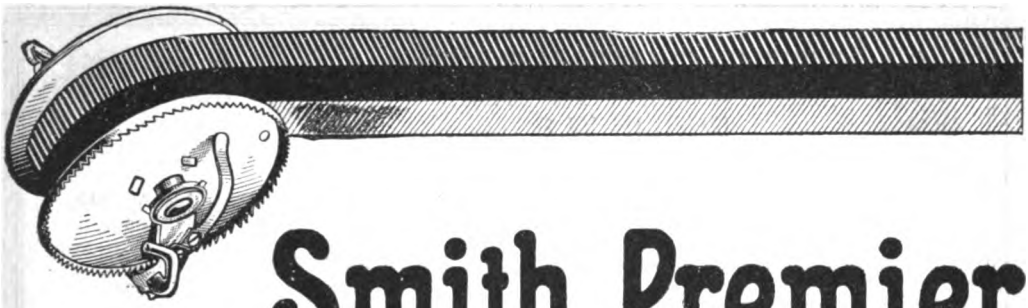
Wissenschaftliche Lehranstalt
(vorm. Dr. Schrader)

Düsternbrook Nr. 44 KIEL Düsternbrook Nr. 44

Ausführliche Prospekte durch die Direktion.

Wir bitten höflichst, bei Anknüpfung von Geschäftsverbindungen auf die „Marine-Rundschau" Bezug zu nehmen. Die Expedition.

Digitized by Google



Smith Premier

Tri-Chrom!

Diese dreifarbig schreibende Maschine stellt das höchste Produkt der modernen Schreibmaschinentechnik dar. Man kann mittels einfachen Umstellens eines Hebels Zahlen, wichtige Worte oder ganze Sätze aus dem Text durch Rotschreiben heraustreten lassen oder bei Zahlenaufstellungen, Tabellen etc. die Bedeutung wichtiger Zahlen in Rot oder Schwarz markieren. Ein großer Vorteil besteht ferner darin, Urkunden und behördliche Schriftstücke in schwarzer Farbe herzustellen! Die Farben können je nach Wahl teils kopierbar, teils unkopierbar geliefert werden.

The Smith Premier Typewriter Co. m. b. H.

Berlin W 8 Friedrichstraße 62.

Digitized by Google

OTTO BOENICKE

Hoflieferant Sr. Majestät des Kaisers und Königs

BERLIN W. 8

Französische Str. 21, Eckhaus der Friedrichstr.

In Deutschland gearbeitete Cigarren

M. 18.— bis M. 340.— das Tausend.

Meine Cigarren-Spezial-Marken

in der Preislage von

M. 50.—	60.—	70.—	80.—	90.—
M. 110.—	110.—	120.—	130.—	140.—
M. 150.—	160.—	180.—	200.—	220.—

erfreuen sich der größten Beliebtheit.

CIGARETTEN verschiedener Länder

RAUCHTABAKE in verschied. Qualitäten.

Um die Auswahl passender Cigarren

zu erleichtern, habe ich hübsch ausgestattete

Musterkisten

herstellen lassen, die von den verschiedenen Sorten, je 5 bis 10 Proben, in der Preislage von M. 50.— bis M. 220.— enthalten.

Die Preise der Musterkisten schwanken zwischen M. 4.10 bis M. 12.— pro Kiste.

Grosse Auswahl in preiswerten und hochfeinen von Havana bzw. Cuba **HAVANA-CIGARREN**

M. 80.— bis M. 4600.— das Tausend.

Mit den letzten Abladungen empfing ich auch sehr schöne Partien in **hochfeinen Qualitäten** aus feinsten milden Tabaken hergestellt in der Preislage von M. 1000.— bis M. 4600.— das Tausend

unter anderem: EL AGUILA DE ORO (Bock y Cia), LA FLOR DE HENRY CLAY, DEVESA, FLOR DE YNCLAN, CORONA, MERIDIANA, MI QUERIDA PATRIA u. a. m.

Vollständige Preisbücher über mein reichhaltiges Lager kostenfrei.

Proben werden in beliebiger Anzahl abgegeben.

Für Sachsen usw.: OTTO BOENICKE, G. m. b. H., Leipzig, Peterstr. 3

Bill-Brauerei A.-G.

Hamburg 27

empfiehlt

ihre aus bestem Hopfen und Malz gebrauten Biere nach Pilsener und Münchener Art.

Besonders haltbare Exportbiere.

Zigarren sind als Weihnachtsgabe

das Willkommenste für jeden Raucher. Wir bitten daher unsere geschätzten Herren Abonnenten, die unserer heutigen Nummer beiliegende konkurrenzlose Spezialofferte der rühmlichst bekannten Bremer Zigarren-Fabrik von Heinrich Müller, Bremen, zu beachten. Bremer Zigarren haben einen Weltruf, und die Firma Heinrich Müller, Bremen, nimmt ein gut Teil dieses Weltrufs auf ihr Konto. Die Firma ist durchaus leistungsfähig und vertrauenswürdig. Dieses beweist die Tatsache, daß sie Vertragslieferantin zahlloser Vereine ist sowie daß ihr tausende Anerkennungen unaufgefordert aus der Kundschaft zugegangen sind und noch täglich zugehen. Die heutige Offerte enthält ganz vorzügliche, als Weihnachtspräsent geeignete Zigarren, und möchten wir unsere geehrten Herren Abonnenten nochmals gebeten haben, da ein Risiko gemäß den Bezugsbedingungen völlig ausgeschlossen ist, der Firma einen Weihnachtsauftrag überschreiben zu wollen. Dieser Versuch dürfte sicherlich zu dauernder Verbindung führen.

Digitized by Google

Berndorfer Metallwaren-Fabrik
Arthur Krupp

Alpacca-Silber-Bestecke und Tafelgeräte
für Titl. Admiral-, Kommandeur- und Offiziermessen!

Unversilberte Alpacca- u. Zinnstahlbestecke
für Unteroffiziermessen und Mannschaftskantinen!

Rein Nickel-Kochgeschirre
für Küchenzwecke und Landexpeditionen!

Illustrierte Preislisten gratis und franko durch
Berliner Niederlage Leipzigerstrasse 101/102
und die Depots
in Kiel: Jacob Hansen, Michael Lask
in Wilhelmshaven: Johannes Müller
in Tsingtau: E. Kroebel
für die deutschen Kolonien auch durch von Tippelskirch & Comp.

Milch für die Tropen.

Bären-Marke
(Gesetzlich geschützt)
Bleibt unverändert flüssig.

1. **Nicht gezuckerte kondensierte Alpenmilch.**
2. **Naturmilch,** sterilisiert, auch homogen.

Bären-Marke
(Gesetzlich geschützt)
Bleibt unverändert flüssig.

3. **B.A.C.-flüssige Berner Alpenmilch-Chokolade.**

THE BERNESE ALPS MILK Co., Stalden i. E., Schweiz.
Zweigfabrik in Biessenhofen, bayer. Allgäu.
Paris 1900: „Hors Concours", Mitglied der Internationalen Jury.
Aufträge durch: **C. Matthaei & Strauß,** 82 Rödingsmarkt, **Hamburg.**
Niederlage in **Kiel** bei **C. F. Holst.**

Digitized by Google

Mannheimer Gummi-, Guttapercha- u. Asbest-Fabrik

Gegründet 1864. **MANNHEIM** Tel.-Adr.: Asbest.

fabriziert als Spezialität für Marinezwecke und ähnliche Verwendungsarten:

Sämtliche Asbestwaren, trocken und kautschukiert:
Platten, Matratzen, Packungen, Isolierschnüre jeder Konfektion, Gewebe etc.;
Baumwoll-, Hanf- und Jute-Packungen etc.

Sämtliche Weichgummiwaren:
Schiffsklappen, Dichtungsplatten und -Ringe, Fensterstreifen, Buffer, Boizen, Druck- und Saugeschläuche, Gummi-Riemen und -Transportbänder, Gummistiefel, Ideal-Gummiplatte, Formartikel, sowie alle anderen technischen Gummiwaren.

Sämtliche Hartgummiwaren
für technische und elektrotechnische Zwecke; Umkleidung eiserner Körper etc.

Bei Verstopfung — Fettsucht

Bei Hämorrhoiden

DAS BESTE
"APENTA"
OFENER BITTERWASSER

Bei Hämorrhoiden

Gegen Gallenstein — Gicht

„Angenehm — mild — prompt"

Bei Apothekern, Drogisten und in Mineralwasserhandlungen in grossen und kleinen Flaschen erhältlich.

Digitized by Google

Aufruf

zu Sammlungen für ein in Windhuk (Deutsch-Südwestafrika) zu errichtendes

Denkmal

des Marine-Expeditionskorps und der Besatzung S. M. S. „Habicht".

Sieben Offiziere 84 Mann des Marine-Expeditionskorps einschließlich der Besatzung S. M. S. „Habicht" ruhen in afrikanischer Erde; mit 40 Prozent an Verlusten kehrte das Expeditionskorps im April 1905 nach einundeinvierteljähriger Teilnahme am Feldzuge gegen die Hereros in die Garnisonen Kiel und Wilhelmshaven zurück, nachdem es Schulter an Schulter mit der Schutztruppe an allen Gefechten des Feldzuges bis zu den Kämpfen am Waterberg ehrenvollen und rühmlichen Anteil genommen hatte.

Kameradenliebe hat den im blutigen Kampfe bei Owikokorero Gefallenen ein würdiges Erinnerungszeichen im dichten Busch bereitet; im Frühjahr 1907 wird das Gefechtsfeld von Okaharui ein Denkmal zieren, welches der Erinnerung der dort gefallenen Angehörigen der Marine und der Schutztruppe dient.

Um aber für alle Zeiten das Andenken der gefallenen und in Südwestafrika gebliebenen Kameraden des Marine-Expeditionskorps und derjenigen der Besatzung S. M. S. „Habicht" zu ehren und in den späteren Geschlechtern die Erinnerung an die Braven

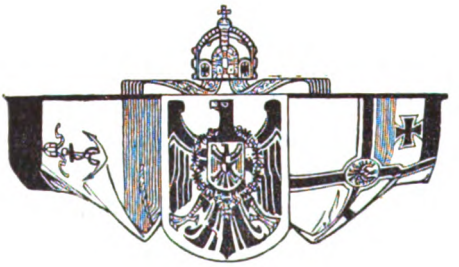
Digitized by Google

wachzuhalten, welche in ſchwerer Zeit gern und willig ihr Leben eingeſetzt haben zur Erhaltung der ſüdweſtafrikaniſchen Kolonie, beabſichtigen die ehemaligen Mitglieder des Marine-Expeditionskorps und der Beſatzung S. M. S. „Habicht“ in der Hauptſtadt Windhuk ein größeres, von Künſtlerhand zu ſchaffendes Denkmal zu errichten. Die bisherigen Sammlungen, in engem Rahmen gehalten, haben eine verhältnismäßig große Summe ergeben, dieſelbe reicht aber naturgemäß nicht aus, um ein einfaches, zugleich würdiges und die Zeiten überdauerndes Denkmal zu ſchaffen.

Es ergeht deshalb an ſämtliche aktiven wie inaktiven Angehörigen der Marine die Bitte, durch Spendung von Mitteln ihrerſeits dazu beizutragen, daß das Denkmal in würdiger Form Zeugnis ablegt, wie kameradſchaftliche Liebe und Treue die gebliebenen Kameraden ehrt.

Spenden nimmt entgegen die Inſpektion der Marineinfanterie in Kiel bzw. das Kommando des I. See-Bataillons in Kiel. Letzteres quittiert über den Empfang der Gelder.

Schluß der Sammlungen Mitte Februar 1907.



Digitized by Google

Die G. O. B.- Methode

Gegen Oxyd-Behandlung

gobieren

verhindert das schnelle Anlaufen von Gold- und Silberstickereien, Tressen, Achselstücken, Schärpen usw.

Die Herren Marine-Offiziere klagen besonders über diesen Übelstand, der bisher als unvermeidlich angesehen wurde.

Durch unsere **Erneuerung** werden unansehnliche Stücke **paradefähig.**
Durch unser **GOBIEREN** wird die Erneuerung **sehr haltbar.**

Näheres durch unsere Prospekte und Preislisten.

„Oekonomie",

Kunstinstitut für galvanische Erneuerungen von Gold- und Silberstickereien usw. usw.
Inh. E. Lazarus
Berlin C2, An der Spandauer Brücke **4-5.**

Metallwerke Oberspree, G. m. b. H.

Neue Wilhelmstraße 1 BERLIN NW 7 Neue Wilhelmstraße 1

Façonstangen und -Drähte nach jedem Profil
wie:
Zierleisten, Treppen-, Winkel-, H-, T- und U-Schienen etc. etc.
aus: **Messing, Tombach, Kupfer, Aluminium,**
Spreemetall, Phosphor- und Aluminiumbronzen
Muntz- und Yellowmetall
Messing-, Kupfer-, Aluminium-Bleche
Drahtseile
Eisen- und Stahldraht

Telegramm-Adresse: „Spreemetall Berlin"
Metallgiefserei
Fernsprecher: Amt I, Nr. 5635, 5636

Digitized by Google

SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

G. m. b. H.

Kriegs- und Schiffbautechnische Abteilung

BERLIN-NONNENDAMM.

Vertreten

in HAMBURG, KIEL, BREMEN durch Hanseatische Siemens-Schuckertwerke,
in STETTIN, DANZIG, KÖNIGSBERG sowie in den grösseren Handelsplätzen
der Erde durch Technische Bureaux.

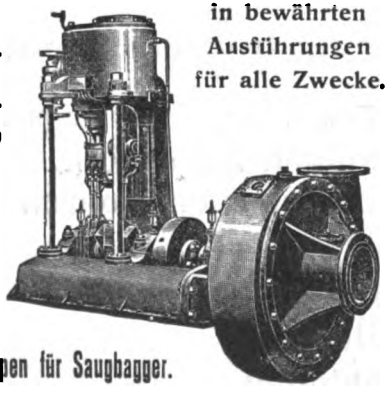
Entwurf und Einbau von elektrischen Anlagen für Beleuchtung und Kraftübertragung an Bord von Kriegs- und Handelsschiffen. Sonderkonstruktionen von Maschinen, Motoren und Hebezeugen für den Bordbetrieb. Munitionsförderwerke. Bekohlungseinrichtungen. Ruderantriebe. Marineinstallationsmaterial. Marinekabel. Signaleinrichtungen. Scheinwerfer mit Glasparabolspiegeln. Leuchtfeuer. Beleuchtungswagen, fahrbare Scheinwerferstationen. Vorspannmaschinen. Armeelastzüge. Ventilatoren jeder Gröfse. Lüftungsanlagen. Licht- und Kraftanlagen für Schwimm- und Trockendocks und für Schwimmbagger. Sonderkonstruktionen von Hilfsmaschinen für den Werftbetrieb.

Centrifugal-Pumpmaschinen

für Schiffe

Elektrisch betriebene Centrifugalpumpen.

in bewährten Ausführungen für alle Zwecke.



Pumpen für Saugbagger.

Menck & Hambrock

Altona-Hamburg 48.

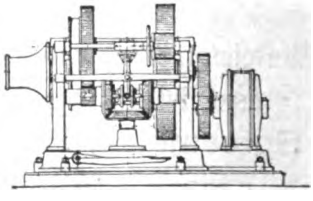
Alfred Gutmann,

Aktiengesellschaft für Maschinenbau

Ottensen b. Hamburg

baut und empfiehlt bei kurzen Lieferzeiten

Hebezeuge aller Art



als: 18

Winden, Krähne, Aufzüge, Spills, Morton-Slips, Paternoster-Werke etc. etc.

für Hand-, hydraulischen oder elektrischen Betrieb

Prospekte und Kostenanschläge frei.

Digitized by Google

SIEMENS & HALSKE

Aktiengesellschaft.

WERNERWERK, BERLIN-NONNENDAMM.

Vertreten

in HAMBURG, KIEL, BREMEN durch Hanseatische Siemens-Schuckertwerke, in STETTIN, DANZIG, KÖNIGSBERG sowie in den gröfseren Handelsplätzen der Erde durch eigene Technische Bureaux oder solche der Siemens-Schuckertwerke.

Maschinentelegraphen. Rudertelegraphen.
Ruderlageanzeiger. Kesseltelegraphen.
Wasser- und luftdichte Alarmwecker.
Umdrehungsfernzeiger. Lautsprechende Telephone.
Temperaturmelder.
Spezialtypen von elektrischen Meſsinstrumenten für Schiffszwecke.
Röntgenapparate. Wassermesser.

Oberschlesische Kessel-Werke B. Meyer, G. m. b. H.

Zweigbureau: Berlin SW 68. Lindenstr. 3 **GLEIWITZ** **Zweigbureau: Berlin SW 68, Lindenstr. 3**

Wasserröhren-Dampfkessel.

Sectional-Sicherheits-Kessel.

Schweissarbeiten aller Art.

Dampf-Ueberhitzer.

Spezialitäten:

1. **Zirkulations - Wasserrohr - kessel** bis 400 qm Heizfläche und 15 Atm. Betriebsdruck.
2. **Schiffskessel** jeder Art, als Zylinderkessel, engröhr. Wasserrohrkessel, D. R. P. a, bis zu 400 qm Heizfläche und 20 Atm.
3. **Dampfüberhitzer** (D. R. P. und Auslandspat.) aus nahtlosen Rohrschlangen m. ⊗ Querschnitt u. Drall, mit eigener Feuerung od. eingebaut in die Kesselsysteme verwendbar.
4. **Dampfkessel - Feuerungen** für jedes Brennmaterial, speziell rauchlose Feuerungsanlagen.
5. **Schweißarbeiten aller Art** als **Röhren** und **Rohrfaçons** bis 2 m Dmtr. **Schiffsmaterial** als Maste, Raaen, Gaffeln, Flaggstöcke, Spieren, Davits usw.

Digitized by Google

Böhler-Stahl

anerkannt **erstklassiges Fabrikat** von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge und alle sonstigen Verwendungszwecke mit **hoher Beanspruchung** liefert

Gebr. Böhler & Co.

Aktiengesellschaft

Frankfurt a. M. Niddastraße 76. | **Berlin NW.** Quitzowstraße 24. | **Düsseldorf** Karlstraße 84.

Howaldtswerke-Kiel.

Schiffbau, Maschinenbau, Giesserei und Kesselschmiede.

Maschinenbau seit 1838 • • Eisenschiffbau seit 1865 • • Arbeiterzahl 2500.

Neubau und Reparaturen von Schiffen, Docks und Maschinenanlagen jeglicher Art und Grösse.

Spezialitäten:

Metallpackung, Temperaturausgleicher, **Asche-Ejektoren,** D. R. P. Cedervall's Patentschutzhülse für Schraubenwellen, D. R. P. Centrifugalpumpen-Anlagen für **Schwimm- und Trockendocks. Dampfwinden, Dampfankerwinden.** Zahnräder verschiedener Grössen ohne Modell.

Sherlock Holmes — der geniale englische Detektiv, dessen scharfsinnige Leistungen jetzt alle Welt in Atem halten, ist eine Schöpfung des englischen Schriftstellers C. Doyle. In 36 Erzählungen, die in deutscher Übersetzung acht elegant gebundene Bände im Gesamtumfange von etwa 2400 Seiten umfassen, schildert uns der Verfasser die überraschenden Erfolge dieses geistvollen und die verwickeltsten Probleme mit erstaunlicher Findigkeit lösenden Mannes, der im Begriffe ist, die Weltliteratur zu erobern. — Da Doyle nicht in unserer Muttersprache schreibt, so ist zum richtigen Genuss eine gute Übersetzung nötig, welche auch die kleinsten Sprachfeinheiten in gediegener Weise wiedergibt. Über eine solche findet der Leser Näheres in dem dem vorliegenden Hefte beiliegenden Prospekt der Buchhandlung Karl Block, Breslau.

Auch treffliche deutsche Übersetzungen des berühmten amerikanischen Humoristen Mark Twain finden unsere Leser auf der Rückseite desselben Prospekts angekündigt.

Digitized by Google

„Panzer“ Act.-Ges.

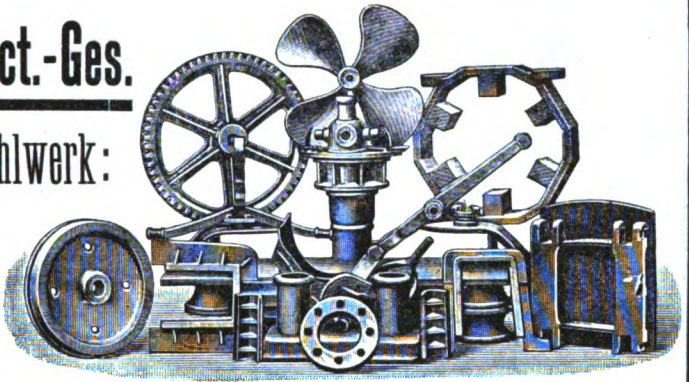
Abteilung Gufsstahlwerk:

Wolgast i. P.

fertigt als Besonderheit:

Formgufs

aus Siemens-Martin-Stahl in dichtem sauberen Guls, zweckentsprechender Härte und Zähigkeit.



Lieferant der Kaiserlichen Marine.

Telephon-, Signal- und Kommando-Apparate baut als Spezialität

Ernst Pabst,

Bellevue-Cöpenick bei Berlin.

Diätetisches Nährmittel **Tutulin** D.R.-Pat.

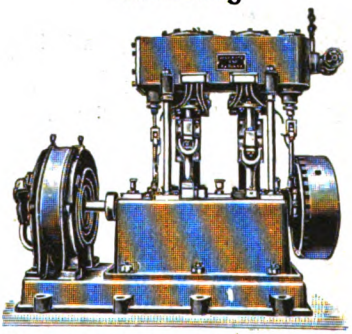
Unerreicht: 98,04% Reineiweiss. Geschmacklos, Nervenstärkend, Appetit anregend, Kräftigend. Aerztlich empfohlen. 125 Gramm-Packung Mk. 2.50 in den Apotheken, wo nicht liefern direkt franko **Tolhausen & Klein**, Frankfurt a. M.

Schiffsmodelle liefert Preisliste gratis.

Carl Eckert,
Rathenow.

Otto Berner & Co.

Hamburg



Schiffsbeleuchtung und Dampfdynamos.

Cannstatter **Misch-Knet-Maschinen** u. **Dampf-Backofen-Fabrik**

Werner & Pfleiderer

Cannstatt (Württbg.)

London, Moskau, Saginaw U.S.A.

Berlin, Köln, Wien, Paris,

Complete Einrichtungen für Lebensmittel u. Chemie.

Patente in allen Ländern.

145 höchste Auszeichnungen.

„Universal“-Knet- und Misch-Maschinen

Dampf-Backofen

(System Perkins)

in besonderer Ausführung für

Schiffs-bäckereien.

Digitized by Google

Aktiengesellschaft
für
Asphaltierung und Dachbedeckung
vormals Johannes Jeserich

Charlottenburg-Berlin
Salz-Ufer 18/19.

Telegramm-Adresse: Asphaltjeserich.
Fernsprecher: Amt Charlottenburg Nr. 83 u. 91.

Übernimmt bei billigster Preisstellung für Schiffe aller Art:

Lieferung der zur Herstellung rostschützender Anstriche u. Überzüge sowie zum Auscementieren von Doppelböden, Bunkers, Tanks etc. erforderlichen bituminösen Materialien, als:

Vera-Solution, Vera-Cement und Vera-Emaille sowie die komplette Ausführung derartiger Arbeiten hiermit.

Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. von Bremen & Co., mit beschränkter Haftung.
Rödingsmarkt 35 •• HAMBURG •• Rödingsmarkt 35.

Fabrik von Taucherapparaten aller Systeme.

Elektrische Lampen und Telephoneinrichtungen für Taucherapparate. — Atmungs- und Löschapparate für Feuerwehren, sogenannte Feuertaucher, Rauchschutzapparate zur Löschung von Schiffsbränden, für Schiffswerften und alle sonstigen industriellen Betriebe.

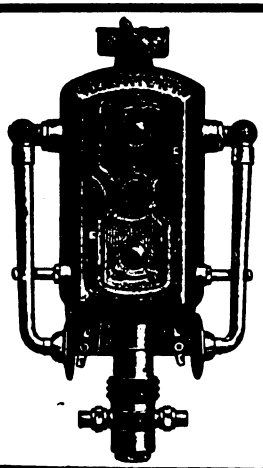
Viele wichtige Neukonstruktionen. Zentrifugalpumpen und Dampfpumpen jeder Größe.

G. H. Thyen, Brake (Oldenburg)
Kesselschmiede — Schiffswerft — Maschinenfabrik

Trockendock 340 Fuſs lang, 42 Fuſs Schleusenbreite, 14 Fuſs Wassertiefe.

Platz für 4 Schiffe zugleich. Dockbreite 100 Fuſs.

Telegr.-Adr.: Thyen Brakeoldenburg. — Scotts Code. — Fernsprech-Anschluſs No. 7.



Fernsprechapparate für die Marine,
Fernsprechanlagen für Kais, Häfen, Werften und Küstenbefestigungen.

Lautsprechende Kommando-Apparate.
Kajüt-Telephonapparate.
Pat. Janus-Nebenstellen-System.

Aktiengesellschaft Mix & Genest,
Telephon- und Telegraphen-Werke,
Berlin W. — Zweigniederlassung in Hamburg.

Digitized by Google

Autogen geschweifste Blechkörper

aller Art

Kessel ▫ Kompressoren ▫ Röhren ▫ Maste ▫ Seetonnen.

Boote neuester Form.

Fässer ▫ Flaschen ▫ Trommeln ▫ Boiler ▫ Reservoirs.

Garantiert homogene Verbindung der Schweifsnaht.

Eisenhüttenwerk Thale a. H.

Abteilung Schweifswerk.

Dr. G. Langbein & Co., Leipzig-Sellerhausen

Elektrochemische Fabrik für Galvanotechnik und Metallindustrie

▫▫▫▫▫▫ Dynamo- und Maschinenbau-Anstalt ▫▫▫▫▫▫

Abteilung

▫▫▫▫▫ Elektrochemie ▫▫▫▫▫

Lieferung kompletter Anlagen für

Vernicklung
Verkupferung
Vermessingung
Versilberung
Verzinkung
Vergoldung

Spezialitäten:

Rostsichere elektrolytische Verzinkung

Schnellvernicklung

Abteilung

Dynamo- und Maschinenbau-Anstalt

Lieferung von

Dynamos . . . Elektromotoren
Schleif- und Poliermotoren
. . . . . Umformern . . . . .
Schleif- und Poliermaschinen und kompletten Schleif- und Polieranlagen

Spezialität:

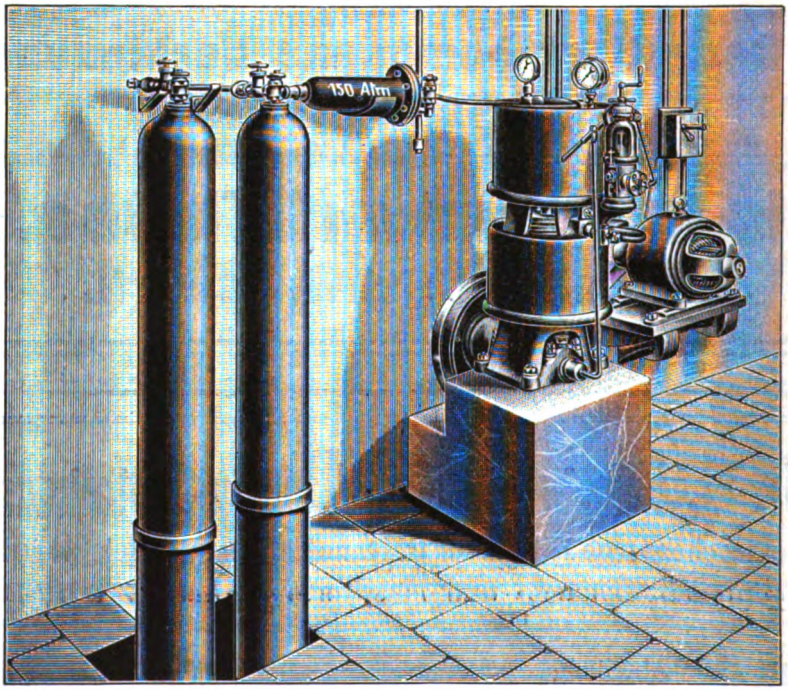
Elektr. Hand-Bohrmaschinen mit dreierlei Geschwindigkeiten

Digitized by Google

Maschinenbau-A.-G. vorm.

Starke & Hoffmann

Hirschberg in Schlesien 10



Hochdruck-Kompressions-Anlage
150 Atm. Betriebsdruck

Pumpen und Kompressoren

System Klepal-Traub D. R. P.

besonders für Schiffszwecke.

Größte Leistungsfähigkeit bei geringsten Gewichten und kleinster Raumbeanspruchung.

Digitized by Google

Fried. Krupp
Aktiengesellschaft
Germaniawerft
Kiel-Gaarden
Abteilung: Maschinenbau.

Dampfmaschinen stehender und liegender Bauart mit Präzisions-Ventilsteuerung Patent Lentz.
Dampfturbinen System Zoelly.
Grefswasserraum- u. Wasserrohrkessel aller Art.
Diesel-Motoren. **Eisen- und Bronzegufs**
bis zu den gröfsten Abmessungen nach Zeichnung und Modellen.

BASSE & SELVE, ALTENA (WESTFALEN)

Telegramm-Adresse: Selve, Altenawestfalen.

Schutz-Marke B.&S.

Etwa 2500 Arbeiter.

Hüttenwerke, Walzwerke und Drahtzieherein

in **Kupfer, Nickel, Aluminium, Neusilber, Kupfernickel, Messing, Tombach, Bronze** und anderen Legierungen.

Besonderheiten für Schiffbau, Schiffsmaschinenbau und Torpedobau:

Seewasser- und säurebeständige Bronze, Marine-, Aluminium-, Phosphor-, Manganbronze und **Kupfernickel-Legierungen** in Form von rohen und bearbeiteten Gufsstücken, bis 10 000 kg schwer;

Maschinenteile, wie Kolbenstangen, Ventilspindeln, Ventile usw., geschmiedet bzw. roh gegossen und fertig bearbeitet;

Schiffswellen-Überzüge, Schiffsschrauben u. Schraubenflügel;

Schiffstreppenschienen und -Zierleisten in allen Profilen, gewalzt und gezogen in Bronze, Messing, Kupfer, Kupfernickel, Weifsmetall usw.

Material für **Metallpatronenhülsen, Zündhütchen, Zünder** usw.

Digitized by Google

14 goldene u. silb. Medaillen.
Berlin 1901: Silb. Staatsmedaille.

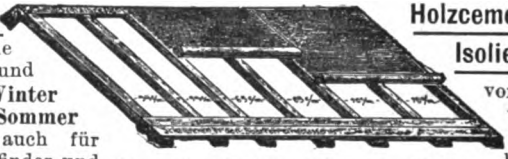
Dächer.

Prämiiert Paris 1900.
St. Louis 1904: Goldene Medaille

Wasserdichter Leinenstoff für Bedachung von Gebäuden jeder Art.

Provisorische Bauten und Ausstellungsbauten ohne Schalung (Berlin 1896 40000 qm, Paris 1900 15000 qm). Leicht, sturmsicher, **hellfarbig, speziell für Tropen geeignet.** Auch für Innenbekleidung von Fabriken, Bleichereien, Färbereien, dauernder Schutz der Holzkonstruktionen gegen aufsteigende Dämpfe. Zahlreiche Atteste. Ca. 2 Millionen Meter verwandt. Nach China für Eindeckung feststehender und zerlegbarer Kriegsbaracken 150000 qm geliefert. Export nach allen Ländern. Zahlreiche Tropenhäuser gedeckt.

Extra-Dachpappen „Elastique" (fest wie Leder und biegsam, **auch im Winter elastisch und im Sommer nicht auslaufend,** auch für Tropen geeignet. Erfinder und alleiniger Fabrikant). **Selbstentzündung beim Seetransport ausgeschlossen.** Übernahme durch große Dampferlinien.



Sturmsichere Dachleinendeckung ohne Schalung.

Holzcement „Elastique", Isolierplatten zum Abdecken von Mauern und Gewölben. Außergewöhnlich leistungsfähig. Billigste Preise.

Proben und Prospekte zur Verfügung. Solvente Firmen für Alleinverkauf großer Distrikte gesucht.

Seit Jahren große Lieferungen für das Auswärtige Amt nach Ost- und Südwestafrika, Kiautschou etc.

Weber-Falckenberg, Berlin.

Siegener Qualitäts-Schweiß-, Hammer- und Walzeisen.

Schmiedestücke aller Art
in Eisen und Stahl, roh und fertig bearbeitet
liefern als Spezialität:

Gebr. Schleifenbaum & Co., G. m. b. Hftg.
Boschgotthardshütte
bei Weidenau a. Sieg (Westf.).

Frahms Umdrehungsfernzeiger
— für Kriegs- und Handelsschiffe —

Vibrationstachometer
— für Dampfturbinen —
beide bei der deutschen Reichsmarine eingeführt.

Friedrich Lux G. m. b. H.
Ludwigshafen am Rhein.

Otto Gerike sr., Magdeburg.

Hochfeine Bremer Zigarren-
Fabrikate u. beste süddeutsche 5 Pfg.-Zigarren.
Tel.-Adr: Otto Gerike senior, Magdeburg.
Fernspr. Nr. 400. Geschäftsstelle Kaiserstr. 48.
Freier Versand nach allen Orten Deutschlands,
Lieferung für deutsche Schiffe und über See.
Man verlange kostenlose, große illustrierte Preisliste!
Muster und Probekisten unter billigster Berechnung.

Bei Benutzung der in der „Marine-Rundschau" angekündigten Inserate bitten wir höflichst, auf die Zeitschrift Bezug zu nehmen.

Digitized by Google

JET-CREAM

erzeugt mühelos eleganten Hochglanz, macht das Leder weich, wasserdicht und färbt auch in der Nässe nicht ab. Seit Jahren bewährt und beliebt.

Alleinige Fabrikanten:

V. J. Lawitschka & Cie., Cöln-Nippes.

Der Kampf um die Weltherrschaft zur See

Eine Seeschlacht in der Nordsee

Der Angriff der englischen Flotte auf die deutschen Häfen und wie weisen wir diesen Angriff ab?

Das neue See-Krieg-Spiel „Admiral Pampero"

beantwortet Ihnen diese Fragen auf das eingehendste. Wenn Sie sich für Deutschlands Größe, für den deutschen Handel und das, was wir zu dessen Schutz gebrauchen, interessieren, dann lassen Sie sich dies neue Spiel kommen; die kleine Ausgabe steht in keinem Verhältnis zu der immer wechselnden interessanten und anregenden Unterhaltung und Belehrung, welche Ihnen dies neue Spiel gewährt.

Das neue See-Krieg-Spiel „Admiral Pampero"

ist das interessanteste und unterhaltendste Spiel der Gegenwart. Dasselbe kann beliebig von zwei oder mehr Personen gespielt werden. Der Spielplan stellt eine künstlerisch ausgeführte Weltkarte in Größe von 58 × 78 cm dar, auf starkem Karton auf Leinwand aufgezogen; zum Spiel gehören 110 Figuren, welche die Flotten der größten Seemächte darstellen.

Das neue See-Krieg-Spiel „Admiral Pampero"

hat überall bei Jung und Alt das größte Aufsehen erregt.

Der Preis des Spiels beträgt mit allem Zubehör außer Porto nur 2 Mk. 80 Pfg.

gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung des Betrages.

Das Spiel ist gesetzlich geschützt. — Nachahmungen werden unnachsichtlich gerichtlich verfolgt.

Versandhaus L. Hoppe, Goslar a. H., Nr. 51.

Hervorragendes Weihnachtsgeschenk!

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Deutschlands Kriegsflotte.

Eine Darstellung der Entwicklung, Organisation, Material und Bemannung unserer Marine und des gegenwärtigen Bestandes von Victor Laverrenz.

37 Bogen stark, mit vielen bunten Tafeln und 300 Original-Illustrationen.

Prachtband: Preis 12 Mark.

Seine Majestät der Kaiser haben Allergnädigst geruht, die Widmung des Werkes anzunehmen.

Außerdem haben sich nahezu sämtliche deutschen Fürsten, Staatsminister und viele hervorragende Fachmänner in anerkennenswerter Weise über das Werk ausgesprochen und hat wohl noch nie ein Marinewerk eine so glänzende Aufnahme gefunden.

Verlag von Friedr. Kirchner, Erfurt.

Marine-Taschenbuch.

Mit Genehmigung des Reichs-Marine-Amts auf Grund amtlichen Materials bearbeitet und herausgegeben. **Fünfter Jahrgang. 1907.**

M. 3,25, in Originalleinwandband M. 4,—.

Seit dem Bestehen des Marine-Taschenbuchs ist kein Jahr so reich an neuen Bestimmungen gewesen, welche für die weitesten Kreise von höherer Bedeutung sind, wie das verflossene. Die neue Ausgabe des Marine-Taschenbuchs weist daher eine **vollständige Neubearbeitung** einzelner Abschnitte auf. Im Vordergrund der neuen Bestimmungen stehen

Offizier-Pensionsgesetz und **Mannschafts-Versorgungsgesetz** vom 31. Mai 1906,
Organisatorische Bestimmungen für das Personal des Soldatenstandes der Kaiserlichen Marine,
Bestimmungen über die Ergänzung des Marine-Ingenieurkorps,
Bekleidungsvorschrift für die Marine.

Nachtrag zur Rangliste

der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1906. Nach dem Stande vom 27. Oktober 1906. Auf Befehl Seiner Majestät des Kaisers und Königs. Redigiert im Marine-Kabinett. **M. 1,50.**

Verlag der Königl. Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68.

Digitized by Google

Fried. Krupp Aktiengesellschaft Stahlwerk Annen

früher F. Asthöwer & Co.

ANNEN i. Westf.

Tiegel- und Martinstahl-Façongiefserei.

Walzwerk, Façonschmiederei, mechanische Werkstätten.

Stahlformgufsstücke aus Tiegelstahl oder Martinstahl für Schiffbau, Eisenbahnbedarf, Lokomotiv- und Maschinenfabriken, Walzwerke usw., roh gegossen und bearbeitet.

Besonderheiten: **Schiffs-Steven und -Ruder,** fertig bearbeitet, in den **gröfsten Abmessungen,** **Schiffsmaschinen-Fundament-Rahmen.**

Den beiliegenden Prospekt

Neueste Geschenkwerke

für den Weihnachtstisch

aus dem Verlage von

E. S. Mittler & Sohn

Königliche Hofbuchhandlung

Berlin SW 68

empfehlen wir besonderer Beachtung.

Hackethaldraht-Gesellschaft m. b. H.

HANNOVER

Isolierte Drähte und Kabel für Stark- und Schwachstrom

in jeder gewünschten Stärke und Ausführung.

Patentierte Spezial-Isolationen für Anlagen im Freien und in säurehaltigen Räumen.

Hoher Durchschlagswiderstand. — Größte Flammensicherheit. Besonders geeignet für elektrische Leitungsnetze an Meeresküsten, auf Werften, Schiffen usw., wo andere Isolationen durch die salzhaltigen Niederschläge der Seeluft innerhalb kurzer Zeit zerstört werden.

Beste Isolation für Tropen.

Prospekte, Referenzen und Muster an Interessenten gratis.

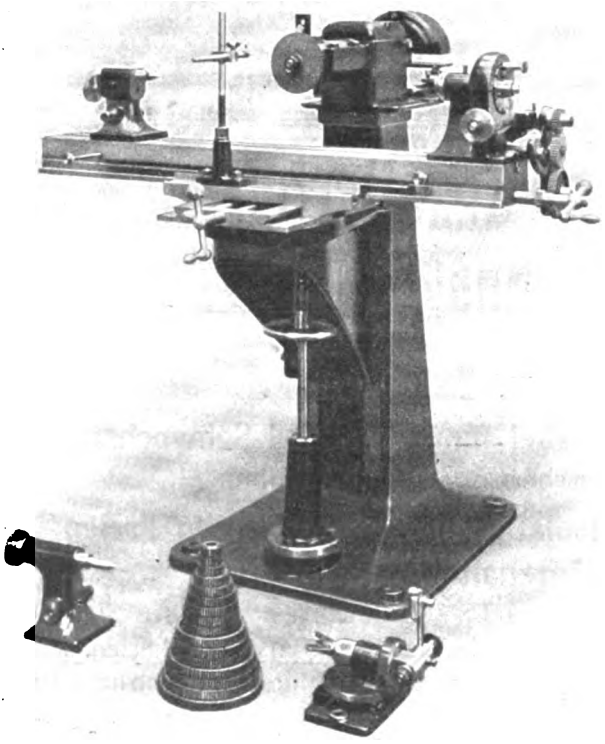
Digitized by Google

J. E. Reinecker, Chemnitz-Gablenz

Paris 1900: Grand Prix.

Werkzeuge: Gewindeschneidwerkzeuge für alle Gewindesysteme, Bohrwerkzeuge und Reibahlen, Bohr- und Klemmfutter, Lehren und Mefswerkzeuge, Mikrometerlehren, Richtplatten, Winkel, Lineale.
Fräser aller Art, namentlich hinterdrehte.

Werkzeugmaschinen: Fräsmaschinen aller Art bis zu den gröfsten, Maschinen für die Fabrikation von Zahnrädern, Werkzeugschleifmaschinen, Rund- und Planschleifmaschinen, Dreh- und Bohrwerke, Drehbänke bis 600 mm Spitzenhöhe, Spezialdrehbänke für diverse Zwecke, Hinterdrehbänke bis zu den gröfsten Dimensionen, Schraubenschneidmaschinen.



Werkzeug-Schleifmaschine Nr. 1a
mit Teil- und Spiralkopf.

Komplette Einrichtungen

für die Fabrikation von Werkzeugen aller Art, wie Gewindebohrer, Reibahlen, Spiralbohrer usw., hinterdrehte Fräser aller Gröfsen usw., sowie für die Herstellung von Stirn-, Schnecken-, Schrauben- und Kegelrädern wie auch Zahnstangen.

Preisliste
über Werkzeuge
sowie
Katalog
über Werkzeugmaschinen
und
Referenzenliste
kostenfrei.

Digitized by Google

CORNELL UNIVERSITY
JUL 27 1906
LIBRARY.

7. Heft

17. Jahrgang

Juli 1906

Marine-Rundschau

Inhalt:

	Seite
Der Panzerkreuzer als Flottentyp	779—803
Die englische Seemachtpolitik und die Versorgung Grossbritanniens in Kriegszeiten	804—815
Wirtschaftliche und politische Eindrücke aus Mittelamerika	816—826
Die Personalreformen in der englischen Marine	827—837
Über den Gebrauch von Seekarten	838—844
Die Flottenstützpunkte und die Verteidigung der Kolonien Frankreichs	845—849
Untergang der deutschen Hanserechte in England, Schliessung des Stalhofes zu London 1598	850—859
Meinungsaustausch zu dem Aufsatz: Ein Beitrag zur Schulschiffsfrage	860—863
Rundschau in allen Marinen	864—887
Verschiedenes: Nauticus 1906, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. — Brassey's Naval Annual 1906. — Sanitätsbericht über die Kaiserlich Deutsche Marine für den Zeitraum vom 1. Oktober 1903 bis 30. September 1904	888—899
Briefkasten	899
Literatur	900—910

Berlin
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstrasse 68—71

Digitized by Google

Schriftleitung: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.
Verantwortlich: Geheimer Admiralitätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,

also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Vertretung für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Schriftleitung überlassen.

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Die **„Marine-Rundschau"** erscheint monatlich einmal (für die Monate August–September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

Anzeigen.

Inserate sind spätestens bis 26. jedes Monats an die Expedition der „Marine-Rundschau", Berlin SW68, Kochstraße 68, einzusenden.

† A. Stenzel †
Kapitän z. S. a. D.

Deutsches Seemännisches Wörterbuch.

Im Auftrage des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts unter Mitwirkung zahlreicher Fachmänner herausgegeben.

Mit 2 bunten und 7 schwarzen Tafeln sowie 6 Tafeln und 33 Abbildungen im Text.

Mk. 10,—, in Originalband Mk. 12,—.

Caesar Wollheim, Werft und Rhederei, **Cosel** bei Breslau 17.

Neubau und Reparaturen von Dampf- und Frachtschiffen aller Art.

Schiffskesselüberhitzer.

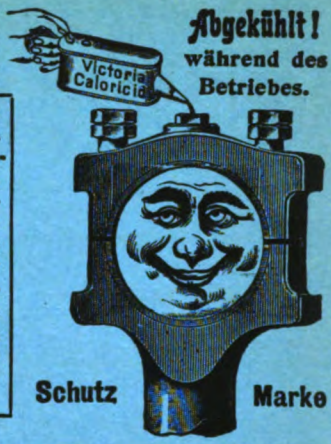
Digitized by Google

Der Achsenbrand!

Stets Lager halten!
Rechtzeitig bestellen!

. . . bestätigen wir Ihnen mit Vergnügen, dafs wir mit Ihrem **Victoria-Caloricid sehr zufriedenstellende Resultate** erzielt haben.

Wir haben dasselbe **wiederholt** zur Kühlung heifser und dampfender Lager **während** des Betriebes verwendet, und zwar sowohl bei unserer **Haupttransmission** als auch beim **Hauptlager** unserer Dampfmaschine, und konnten eine **rasche, sichere** und **geradezu frappante Wirkung** konstatieren.



Abgekühlt!
während des Betriebes.

Kein Betrieb ohne Victoria-Caloricid!

Eine erste Nachricht vom Mars.

Max Arthur Krause's altbewährtes, preisgekröntes, weltberühmtes

VICTORIA = CALORICID

ein viscosives Concentricum (Zusatzpräparat zu den üblichen Schmierstoffen) ist die beste, sicherste, im Gebrauch billigste Hilfe zur Verhütung und Kühlung heißer Lager während des Betriebes, ohne irgendwelche Nachteile für die Lager. Unübertrefflich zum Einlaufen neuer Maschinen zwecks Herstellung tadelloser Friktionsspiegel, zur Beseitigung drohender Betriebsstörungen, Maschinenbruch, Feuersgefahr, Kolbenbrummen, Schieberpfeifen, zur Vermeidung nutzloser Brenn- und Schmierstoffverschwendung und der damit verbundenen Verunreinigung der Maschinenräume, zur Reduktion des Reibungsverlustes auf ein ideales Minimum.

Spart viel Zeit, Kraft, Geld, Kohlen, Ärger, Streit etc.

Beweis: Die Betriebsberichte.

Digitized by Google

Internationale Schiffsbedarf-Gesellschaft

CARL BÖDIKER & Co.

Aktienkommanditgesellschaft.

Internationale Handelsgesellschaft m. b. H.

CARL BÖDIKER & Co.

Hamburg, Tientsin, Tsingtau, Swakopmund, Windhuk,
Karibib, Okahandja, Lüderitzbucht.

Wir liefern:

Proviant, Getränke aller Art, Zigarren, Zigaretten, Tabak usw.

unverzollt aus unseren Freilägern,

ferner

ganze Messeausrüstungen.

Die außergewöhnliche Zunahme des Umsatzes der Firma wird durch die steigende Höhe der nebenstehenden Säulen klar veranschaulicht.

1902

1903

1904

LIEFERANTEN:

Fürstlicher Hofhaltungen
des Auswärtigen Amts
des Reichsamts des Innern
des Königlich Preuß. Kriegsministeriums
der Kolonial-Regierungen
der Kaiserlich Deutschen Marine
der Königlich Preußischen Armee
der Königlich Bayerischen Armee
der Königlich Sächsischen Armee
der Feldlazarette in Ostasien
des Marine-Expeditionskorps
beider Marine-Verpflegungsämter
sämtlicher Kaiserlichen Werften
des Deutschen Schulschiffvereins
des Deutschen Seefischereivereins
der Ostafrikan. Eisenbahn-Expedition
der Deutschen Südpolar-Exped. 1901/1903
der Schwed. Südpolar-Exped. 1901/1903
der Schwed.-Antarktisch. Entsatz-Exped.
der Russischen Murman-Exped. 1899/1904
der Grönland-Expedition 1905
der Kaiserlich Russischen Armee
der Kaiserlich Russischen Marine
der Französischen Marine
der Englischen Admiralität
vieler Polar- und Kolonial-Expeditionen

ferner:

der Generalstabsmesse Sr. Exzellenz des Herrn Generalleutnant v. Trotha
der Stabsmesse des Gouverneurs von Deutsch-Südwestafrika, Herrn Oberst Leutwein
der Stabsmesse des Kommandeurs des Marine-Expeditionskorps, Herrn Oberst Dürr
der Südwestafrikanischen Schutztruppe
der Feldlazarette in Deutsch-Südwestafrika
der Gouvernementslazarette in Deutsch-Ostafrika
der Besatzungsbrigade in China.

Preiskataloge, Prospekte, Anerkennungsschreiben, Kostenanschläge, Bestellformulare und Telegraphenschlüssel stehen auf Wunsch zur Verfügung.

Die von der Deutschen Südpolar-Expedition erübrigten und zurückgebrachten, mehr als 3½ Jahre alten Fleisch-, Fisch-, Obst- und Gemüsekonserven usw., welche im Auftrag der deutschen Regierung seiner Zeit von der Firma geliefert wurden, erhielten auf der Weltausstellung in St. Louis dank ihrer Vorzüglichkeit und Haltbarkeit den «Grand Prix». Diese **höchste**, überhaupt verliehene Auszeichnung ist die **einzige**, die einer deutschen Firma für genannte Artikel verliehen wurde.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

17 E
AUG 25 1906
LIBRARY.

— 8.-9. Heft —

17. Jahrgang

August-September 1906

Marine-Rundschau

Inhalt:

	Seite
Die englische Seemachtpolitik und die Versorgung Grosbritanniens in Kriegszeiten	911— 927
Moderne Torpedoboote und ihre artilleristische Bekämpfung	928— 938
Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1906/07 im Kongress	939— 945
Die Marineliteratur im Jahre 1905	946— 978
Die englischen Flottenmanöver 1906	979—1007
Rundschau in allen Marinen	1008—1027
Verschiedenes: Bergung des Torpedobootes „S 126". — Eine Neuauflage des Lehrbuches der Navigation. — Kurze Betrachtung zu den japanischen Kriegstelegrammen	1028—1035
Literatur	1036—1048

Berlin
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71

Digitized by Google

Schriftleitung: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.
Verantwortlich: Geheimer Admiralitätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,

also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Vertretung für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Schriftleitung überlassen.

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal (für die Monate August—September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

Anzeigen.

Caesar Wollheim, Werft und Rhederei, **Cosel** bei Breslau 17.

Neubau und Reparaturen von Dampf- und Frachtschiffen aller Art.

Schiffskesselüberhitzer.

H. Noack, Photograph

45 Unter den Linden **BERLIN** Unter den Linden 45

Lieferant für Mitglieder
des Warenhauses für Armee und Marine und des Warenhauses für Deutsche Beamte

Preise in den Verkehrserleichterungen: 1 Dutzend Visitbilder Mk. 5.—, 1/2 Dutzend Cabinet Mk. 10,—.

Digitized by Google

Schutz Marke

Der Achsenbrand!

Stets Lager halten!
Rechtzeitig bestellen!

. . . bestätigen wir Ihnen mit Vergnügen, dafs wir mit Ihrem **Victoria-Caloricid sehr zufriedenstellende Resultate** erzielt haben.

Wir haben dasselbe **wiederholt** zur Kühlung heifser und dampfender Lager **während** des Betriebes verwendet, und zwar sowohl bei unserer **Haupttransmission** als auch beim **Hauptlager** unserer Dampfmaschine, und konnten eine **rasche, sichere** und **geradezu frappante Wirkung** konstatieren.

Abgekühlt!
während des Betriebes.

Schutz Marke

Kein Betrieb ohne Victoria-Caloricid!

Eine erste Nachricht vom Mars.

Max Arthur Krause's altbewährtes, preisgekröntes, weltberühmtes

VICTORIA = CALORICID

ein viscosives Concentricum (Zusatzpräparat zu den üblichen Schmierstoffen) ist die beste, sicherste, im Gebrauch billigste Hilfe zur Verhütung und Kühlung heißer Lager während des Betriebes, ohne irgendwelche Nachteile für die Lager. Unübertrefflich zum Einlaufen neuer Maschinen zwecks Herstellung tadelloser Friktionsspiegel, zur Beseitigung drohender Betriebsstörungen, Maschinenbruch, Feuersgefahr, Kolbenbrummen, Schieberpfeifen, zur Vermeidung nutzloser Brenn- und Schmierstoffverschwendung und der damit verbundenen Verunreinigung der Maschinenräume, zur Reduktion des Reibungsverlustes auf ein ideales Minimum.

Spart viel Zeit, Kraft, Geld, Kohlen, Ärger, Streit etc.

Beweis: Die Betriebsberichte.

Digitized by Google

CARL BÖDIKER & Co.

Kommanditgesellschaft auf Aktien

Hamburg, Tientsin, Tsingtau, Swakopmund, Windhuk,
... Karibib, Okahandja, Lüderitzbucht, Kapstadt ...

Wir liefern:

Proviant, Getränke aller Art,
Zigarren, Zigaretten,
Tabak usw.

unverzollt aus unseren Freilägern,

ferner

ganze Messeausrüstungen.

Die außergewöhnliche Zunahme des Umsatzes der Firma wird durch die wachsende Höhe der nebenstehenden Säulen klar veranschaulicht.

1902 1903 1904 1905

LIEFERANTEN:

Fürstlicher Hofhaltungen,
des Auswärtigen Amts,
des Reichsamts des Innern,
des Königlich Preuß. Kriegsministeriums,
der Kolonial-Regierungen,
der Kaiserlich Deutschen Marine,
der Königlich Preußischen Armee,
der Königlich Bayerischen Armee,
der Königlich Sächsischen Armee,
der Feldlazarette in Ostasien,
des Marine-Expeditionskorps,
beider Marine-Verpflegungsämter,
sämtlicher Kaiserlichen Werften,
des Deutschen Schulschiffvereins,
des Deutschen Seefischereivereins,
der Ostafrikan. Eisenbahn-Expedition,
der Deutschen Südpolar-Exped. 1901/1903,
der Schwed. Südpolar-Exped. 1901/1903,
der Schwed.-Antarktisch. Entsatz-Exped.
der Russischen Murman-Exped. 1899/1904,
der Grönland-Expedition 1905,
der Kaiserlich Russischen Armee,
der Kaiserlich Russischen Marine,
der Französischen Marine,
der Englischen Admiralität,
vieler Polar- und Kolonial-Expeditionen;

ferner:

der Generalstabsmesse Sr. Exzellenz des Herrn Generalleutnants v. Trotha,

der Stabsmesse des ehemaligen Gouverneurs von Deutsch-Südwestafrika, Herrn Oberst Leutwein,

der Stabsmesse des ehemaligen Kommandeurs des Marine-Expeditionskorps, Herrn Oberst Dürr,

der Südwestafrikanischen Schutztruppe,

der Feldlazarette in Deutsch-Südwestafrika,

der Gouvernementslazarette in Deutsch-Ostafrika,

des Besatzungs-Detachements in China.

Preiskataloge, Prospekte, Anerkennungsschreiben, Kostenanschläge, Bestellformulare und Telegraphenschlüssel stehen auf Wunsch zur Verfügung.

Die von der Deutschen Südpolar-Expedition erübrigten und zurückgebrachten, mehr als 3½ Jahre alten Fleisch-, Fisch-, Obst- und Gemüsekonserven usw., welche im Auftrag der deutschen Regierung seiner Zeit von der Firma geliefert wurden, erhielten auf der Weltausstellung in St. Louis dank ihrer Vorzüglichkeit und Haltbarkeit den «Grand Prix». Diese **höchste**, überhaupt verliehene Auszeichnung ist die **einzige**, die einer deutschen Firma für genannte Artikel verliehen wurde.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

CORNELL UNIVERSITY
OCT 26 1906
LIBRARY

10. Heft — 17. Jahrgang

Oktober 1906

Marine-Rundschau

Inhalt:

	Seite
Die Mitarbeit des Offiziers an den Aufgaben des Volkslebens	1049—1061
Die französischen Flottenmanöver im Jahre 1906	1062—1080
Die Denkschrift der englischen Admiralität zum Bauprogramm 1905/06 und die Parlamentsverhandlungen über das Neubauprogramm 1906/07	1081—1089
Fitness to win	1090—1102
Englands Lebensmitteleinfuhr und das Seekriegsrecht	1103—1109
Die seemännisch-technischen Arbeiten zur Hebung der „Montagu". (Mit 4 Abbildungen)	1110—1123
Meinungsaustausch zu den Aufsätzen über „Seekadetten- und Schiffsjungenerziehung"	1124—1128
Rundschau in allen Marinen	1129—1165
Verschiedenes: Die „Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde" über die Kämpfe der deutschen Truppen in Südwestafrika. — Ein neues Werk über Trafalgar	1166—1172
Briefkasten	1172
Literatur	1173—1188

Berlin
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71

Digitized by Google

Schriftleitung: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.
Verantwortlich: Geheimer Admiralitätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,

also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Vertretung für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Schriftleitung überlassen.

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Die **„Marine-Rundschau"** erscheint monatlich einmal (für die Monate August–September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. – Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

Anzeigen.

Caesar Wollheim, Werft und Rhederei, **Cosel** bei Breslau 17.

Neubau und Reparaturen von Dampf- und Frachtschiffen aller Art.

Schiffskesselüberhitzer.

H. Noack, Photograph

45 Unter den Linden **BERLIN** Unter den Linden 45

Lieferant für Mitglieder

des Warenhauses für Armee und Marine und des Warenhauses für Deutsche Beamte

Preise in den Verkehrserleichterungen: 1 Dutzend Visitbilder Mk. 5.—, 1/2 Dutzend Cabinet Mk. 10,—.

Digitized by Google

Der Achsenbrand!

Stets Lager halten!
Rechtzeitig bestellen!

. . . bestätigen wir Ihnen mit Vergnügen, daſs wir mit Ihrem **Victoria-Caloricid sehr zufriedenstellende Resultate** erzielt haben.

Wir haben dasselbe **wiederholt** zur Kühlung heiſser und dampfender Lager **während** des Betriebes verwendet, und zwar sowohl bei unserer **Haupttransmission** als auch beim **Hauptlager** unserer Dampfmaschine, und konnten eine **rasche, sichere** und **geradezu frappante Wirkung** konstatieren.

Abgekühlt während des Betriebes.

Kein Betrieb ohne Victoria-Caloricid!

Eine erste Nachricht vom Mars.

Max Arthur Krause's altbewährtes, preisgekröntes, weltberühmtes

VICTORIA = CALORICID

ein viscosives Concentricum (Zusatzpraparat zu den üblichen Schmierstoffen) ist die beste, sicherste, im Gebrauch billigste Hilfe zur Verhütung und Kühlung heißer Lager während des Betriebes, ohne irgendwelche Nachteile für die Lager. Unübertrefflich zum Einlaufen neuer Maschinen zwecks Herstellung tadelloser Friktionsspiegel, zur Beseitigung drohender Betriebsstörungen, Maschinenbruch, Feuersgefahr, Kolbenbrummen, Schieberpfeifen, zur Vermeidung nutzloser Brenn- und Schmierstoffverschwendung und der damit verbundenen Verunreinigung der Maschinenräume, zur Reduktion des Reibungsverlustes auf ein ideales Minimum.

Spart viel Zeit, Kraft, Geld, Kohlen, Ärger, Streit etc.

Beweis: Die Betriebsberichte.

Digitized by Google

CARL BÖDIKER & Co

KOMMANDITGESELLSCHAFT AUF AKTIEN.

*

Hamburg, Tientsin, Tsingtau,
Swakopmund, Windhuk, Karibib,
Okahandja, Lüderitzbucht, Kapstadt.

★ ★ ★

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

CORNELL UNIVERSITY
OCT 27 1906
LIBRARY.

11. Heft — 17. Jahrgang

November 1906

Marine-Rundschau

Inhalt:

	Seite
Die panamerikanische Politik	1189—1213
Eine amerikanische Studie über: „Die Elemente der Flottentaktik. (Mit 14 Abbildungen.)	1214—1226
Die geschichtliche Entwicklung der japanischen Marine	1227—1240
Die Kapitulation des „Bjädowy“ und der Schiffe Nebogatows vor dem Kriegsgericht	1241—1251
Die Denkschrift zum Haushaltsvoranschlage der französischen Marine für das Jahr 1907 und die Verhandlungen in der Budgetkommission	1252—1255
Die Probefahrten der „Dreadnought“. (Mit 2 Titelbildern.)	1256—1259
Meinungsaustausch zu den Aufsätzen: Einige Bemerkungen zu den Beiträgen zur Schulschiffsfrage im Juni- und Juliheft	1260—1269
Rundschau in allen Marinen	1270—1290
Verschiedenes: Die Darstellung der Kämpfe in Südwestafrika. — Ein Beitrag zur Geschichte der Fahrt des zweiten pazifischen Geschwaders nach Ostasien	1291—1298
Literatur	1299—1312

Berlin
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71

Digitized by Google

Schriftleitung: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.
Verantwortlich: Geheimer Admiralitätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,

also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Vertretung für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Schriftleitung überlassen.

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal (für die Monate August–September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. – Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

Anzeigen.

Caesar Wollheim, Werft und Rhederei, **Cosel** bei Breslau 17.

Neubau und Reparaturen von Dampf- und Frachtschiffen aller Art.

Schiffskesselüberhitzer.

H. Noack, Photograph

45 Unter den Linden **BERLIN** Unter den Linden 45

Lieferant für Mitglieder
des Warenhauses für Armee und Marine und des Warenhauses für Deutsche Beamte

Preise in den Verkehrserleichterungen: 1 Dutzend Visitbilder Mk. 5.—, 1/2 Dutzend Cabinet Mk. 10,—.

Digitized by Google

Schutz Marke

Der Achsenbrand!

Stets Lager halten!
Rechtzeitig bestellen!

. . . bestätigen wir Ihnen mit Vergnügen, daſs wir mit Ihrem **Victoria-Caloricid sehr zufriedenstellende Resultate** erzielt haben.

Wir haben dasselbe **wiederholt** zur Kühlung heiſser und dampfender Lager **während** des Betriebes verwendet, und zwar sowohl bei unserer **Haupttransmission** als auch beim **Hauptlager** unserer Dampfmaschine, und konnten eine **rasche, sichere** und **geradezu frappante Wirkung** konstatieren.

Abgekühlt während des Betriebes.

Kein Betrieb ohne Victoria-Caloricid!

Eine erste Nachricht vom Mars.

Max Arthur Krause's altbewährtes, preisgekröntes, weltberühmtes

VICTORIA = CALORICID

ein viscosives Concentricum (Zusatzpraparat zu den üblichen Schmierstoffen) ist die beste, sicherste, im Gebrauch billigste Hilfe zur Verhütung und Kühlung heißer Lager während des Betriebes, ohne irgendwelche Nachteile für die Lager. Unübertrefflich zum Einlaufen neuer Maschinen zwecks Herstellung tadelloser Friktionsspiegel, zur Beseitigung drohender Betriebsstörungen, Maschinenbruch, Feuersgefahr, Kolbenbrummen, Schieberpfeifen, zur Vermeidung nutzloser Brenn- und Schmierstoffverschwendung und der damit verbundenen Verunreinigung der Maschinenräume, zur Reduktion des Reibungsverlustes auf ein ideales Minimum.

Spart viel Zeit, Kraft, Geld, Kohlen, Ärger, Streit etc.

Beweis: Die Betriebsberichte.

Digitized by Google

CARL BÖDIKER & Co.

Kommanditgesellschaft auf Aktien

Hamburg, Tientsin, Tsingtau, Swakopmund, Windhuk,
... Karibib, Okahandja, Lüderitzbucht, Kapstadt ...

Wir liefern:

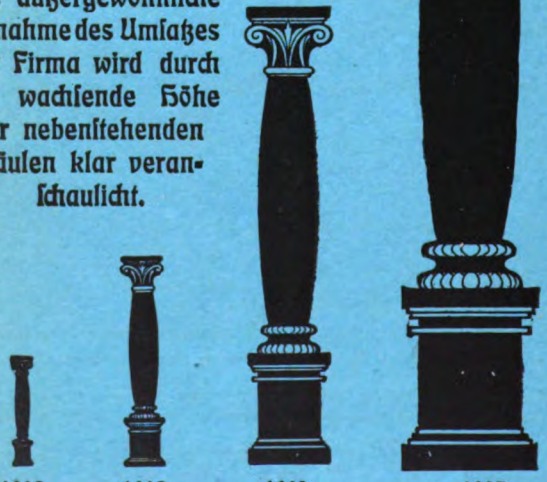
Proviant, Getränke aller Art, Zigarren, Zigaretten, Tabak usw.

unverzollt aus unseren Freilägern,

ferner

ganze Messeausrüstungen.

Die außergewöhnliche Zunahme des Umsatzes der Firma wird durch die wachsende Höhe der nebenstehenden Säulen klar veranschaulicht.



1902 1903 1904 1905

LIEFERANTEN:

Fürstlicher Hofhaltungen,
des Auswärtigen Amts,
des Reichsamts des Innern,
des Königlich Preuß. Kriegsministeriums,
der Kolonial-Regierungen,
der Kaiserlich Deutschen Marine,
der Königlich Preußischen Armee,
der Königlich Bayerischen Armee,
der Königlich Sächsischen Armee,
der Feldlazarette in Ostasien,
des Marine-Expeditionskorps,
beider Marine-Verpflegungsämter,
sämtlicher Kaiserlichen Werften,
des Deutschen Schulschiffvereins,
des Deutschen Seefischereivereins,
der Ostafrikan. Eisenbahn-Expedition,
der Deutschen Südpolar-Exped. 1901/1903,
der Schwed. Südpolar-Exped. 1901/1903,
der Schwed.-Antarktisch. Entsatz-Exped.
der Russischen Murman-Exped. 1899/1904,
der Grönland-Expedition 1905,
der Kaiserlich Russischen Armee,
der Kaiserlich Russischen Marine,
der Französischen Marine,
der Englischen Admiralität,
vieler Polar- und Kolonial-Expeditionen;

ferner:

der Generalstabsmesse Sr. Exzellenz des Herrn Generalleutnants v. Trotha,

der Stabsmesse des ehemaligen Gouverneurs von Deutsch-Südwestafrika, Herrn Oberst Leutwein,

der Stabsmesse des ehemaligen Kommandeurs des Marine-Expeditionskorps, Herrn Oberst Dürr,

der Südwestafrikanischen Schutztruppe,

der Feldlazarette in Deutsch-Südwestafrika,

der Gouvernementslazarette in Deutsch-Ostafrika,

des Besatzungs-Detachements in China.

Preiskataloge, Prospekte, Anerkennungsschreiben, Kostenanschläge, Bestellformulare und Telegraphenschlüssel stehen auf Wunsch zur Verfügung.

Die von der Deutschen Südpolar-Expedition erübrigten und zurückgebrachten, mehr als 3½ Jahre alten Fleisch-, Fisch-, Obst- und Gemüsekonserven usw., welche im Auftrag der deutschen Regierung seiner Zeit von der Firma geliefert wurden, erhielten auf der Weltausstellung in St. Louis dank ihrer Vorzüglichkeit und Haltbarkeit den «Grand Prix». Diese **höchste**, überhaupt verliehene Auszeichnung ist die **einzige**, die einer deutschen Firma für genannte Artikel verliehen wurde.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstr. 68—71.

CORNELL UNIVERSITY
DEC 26 1906
LIBRARY.

12. Heft — 17. Jahrgang

Dezember 1906

Marine-Rundschau

Inhalt:

	Seite
Aufruf zu Sammlungen für ein in Windhuk zu errichtendes Denkmal des Marine-Expeditionskorps und der Besatzung S. M. S. „Habicht".	
Die Störungen der neutralen Schiffahrt im Russisch-Japanischen Kriege	1313—1336
Der taktische Wert der Linienschiffsgeschwindigkeit. (Mit 3 Abbildungen.)	1337—1346
Die internationale Regelung der Radiotelegraphie	1346—1352
Die Ergebnisse der Probefahrten S. M. S. „Lübeck". (Mit 3 Abbildungen.)	1353—1367
Die geschichtliche Entwicklung der japanischen Marine. (Schluss.)	1368—1377
Unglücksfälle auf Unterseebooten	1378—1387
Der Bericht des Vizeadmirals Fournier über die französischen Flottenmanöver 1906	1388—1394
Rundschau in allen Marinen	1395—1427
Verschiedenes: Die Ursachen des Zerfalls und die Maßnahmen zur Erhaltung Helgolands. — Das Seezeichen-, Leuchtfeuer- und Lotsenwesen an der Jade	1428—1441
Literatur	1442—1454

Berlin
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71

Digitized by Google

Schriftleitung: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts.
Verantwortlich: Geheimer Admiralitätsrat Koch, Berlin W., Regensburgerstraße 4.

Der Inhalt ist nichtamtlich,

also nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen. Die Verantwortung für die ausgesprochenen Meinungen und die Vertretung für die gemachten Angaben bleibt den Verfassern bzw. der Schriftleitung überlassen.

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal (für die Monate August–September erscheint ein Doppelheft). Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung bzw. an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

Anzeigen.

Caesar Wollheim, Werft und Rhederei, **Cosel** bei Breslau 17.

Neubau und Reparaturen von Dampf- und Frachtschiffen aller Art.

Schiffskesselüberhitzer.

H. Noack, Photograph

45 Unter den Linden **BERLIN** Unter den Linden 45

Lieferant für Mitglieder
des Warenhauses für Armee und Marine und des Warenhauses für Deutsche Beamte

Preise in den Verkehrserleichterungen: 1 Dutzend Visitbilder Mk. 5.—,
1/2 Dutzend Cabinet Mk. 10,—.

Digitized by Google

Der Achsenbrand!

Stets Lager halten!
Rechtzeitig bestellen!

. . . bestätigen wir Ihnen mit Vergnügen, daſs wir mit Ihrem **Victoria-Caloricid sehr zufriedenstellende Resultate** erzielt haben.

Wir haben dasselbe **wiederholt** zur Kühlung heiſser und dampfender Lager **während** des Betriebes verwendet, und zwar sowohl bei unserer **Haupttransmission** als auch beim **Hauptlager** unserer Dampfmaschine, und konnten eine **rasche, sichere** und **geradezu frappante Wirkung** konstatieren.

Abgekühlt! während des Betriebes.

Kein Betrieb ohne Victoria-Caloricid!

Eine erste Nachricht vom Mars.

Max Arthur Krause's altbewährtes, preisgekröntes, weltberühmtes

VICTORIA = CALORICID

ein viscosives Concentricum (Zusatzpraparat zu den üblichen Schmierstoffen) ist die beste, sicherste, im Gebrauch billigste Hilfe zur Verhütung und Kühlung heißer Lager während des Betriebes, ohne irgendwelche Nachteile für die Lager. Unübertrefflich zum Einlaufen neuer Maschinen zwecks Herstellung tadelloser Friktionsspiegel, zur Beseitigung drohender Betriebsstörungen, Maschinenbruch, Feuersgefahr, Kolbenbrummen, Schieberpfeifen, zur Vermeidung nutzloser Brenn- und Schmierstoffverschwendung und der damit verbundenen Verunreinigung der Maschinenräume, zur Reduktion des Reibungsverlustes auf ein ideales Minimum.

Spart viel Zeit, Kraft, Geld, Kohlen, Ärger, Streit etc.

Beweis: Die Betriebsberichte.

Digitized by Google

CARL BÖDIKER & Co

KOMMANDITGESELLSCHAFT AUF AKTIEN.

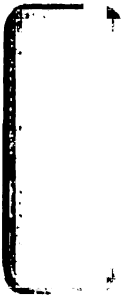
Hamburg, Tientsin, Tsingtau,
Swakopmund, Windhuk, Karibib,
Okahandja, Lüderitzbucht, Kapstadt.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

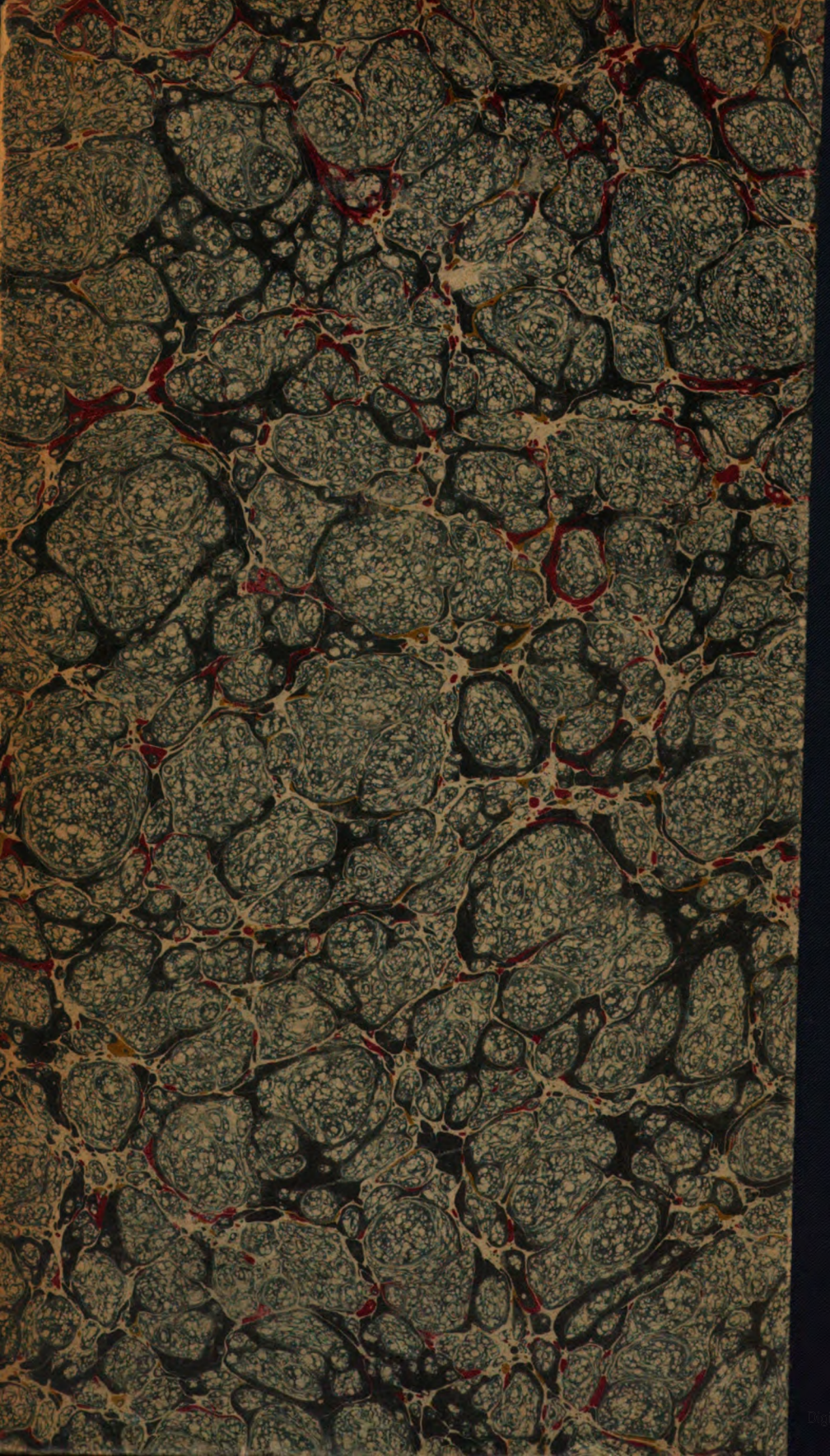
Digitized by Google

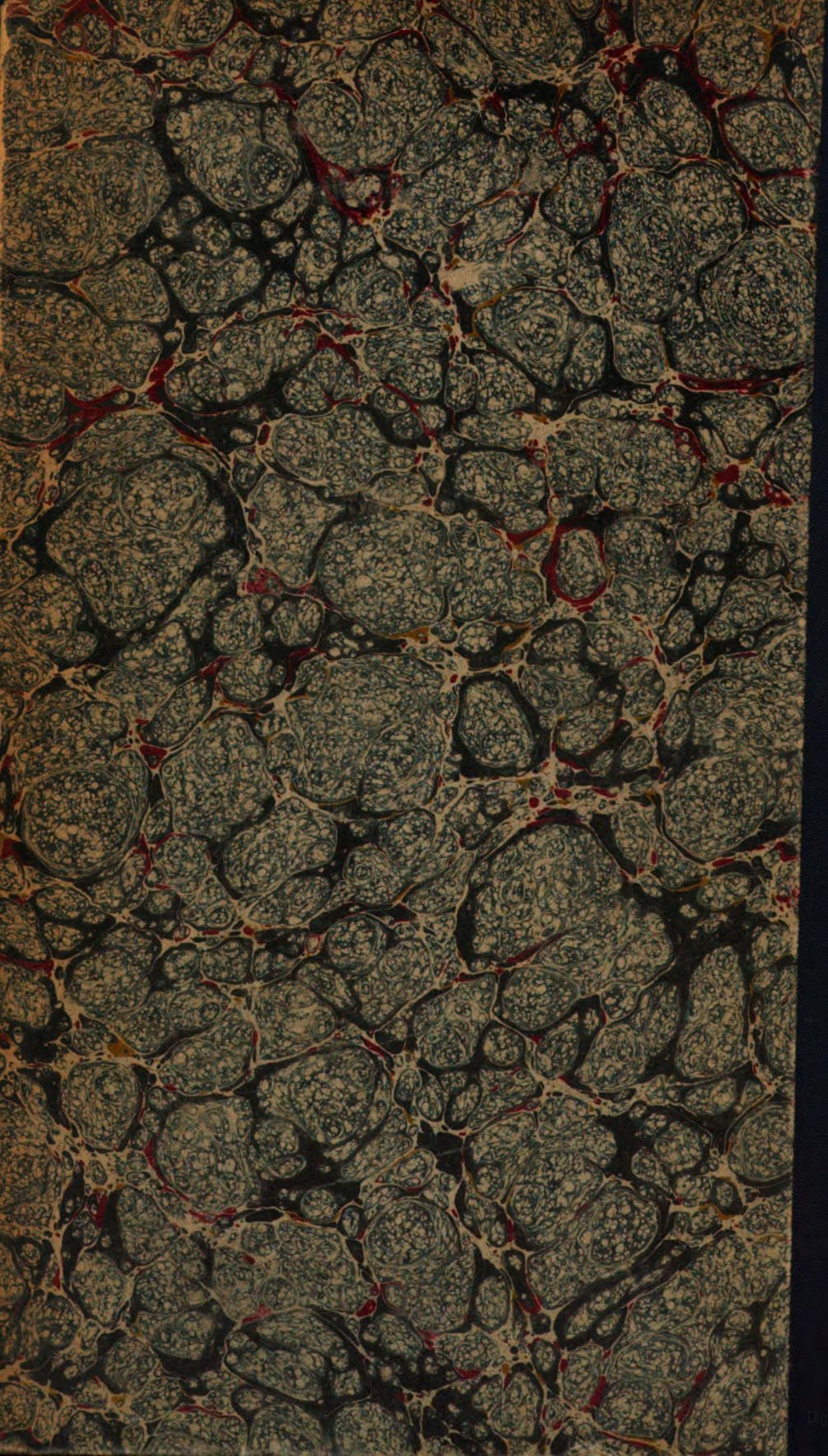
Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google


Digitized by Google


Digitized by Google